

DYNAMIQUES DU PEUPEMENT, DES FORMES URBAINES ET DES MOBILITES DANS LES TERRITOIRES DE LA PERIURBANISATION

QUELS ENSEIGNEMENTS AU REGARD DES ENJEUX DU DEVELOPPEMENT
DURABLE ?

Rapport final - Décembre 2014

Recherche financée par le PUCA



Coordination

Anne AGUILERA, Université Paris-Est, IFSTTAR, LVMT
Hélène NESSI, Université Paris Ouest Nanterre, LAVUE
Patricia SAJOUS, Université du Havre, IDEES
Mariane THEBERT, Université Paris-Est, IFSTTAR, LVMT

Equipe de recherche

Olivier BONIN, Université Paris-Est, IFSTTAR, LVMT
Benoit CONTI, Université Paris-Est, IFSTTAR, LVMT
Monica CORALLI, ENSA Paris La Villette, LAVUE et Université Paris Est, LVMT
Florent LE NECHET, Université Paris Est Marne la Vallée, LVMT
Laurent PROULHAC, Université Paris-Est, IFSTTAR, LVMT
Vaclav STRANSKY, Université Paris Est Créteil, LVMT
Laurent TERRAL, Université Paris-Est, IFSTTAR, LVMT



A Pénélope et Hamza...

Qui peut-être un jour habiteront le périurbain francilien !

TABLE DES MATIERES

SYNTHESE DU RAPPORT	9
INTRODUCTION GENERALE - Le périurbain dans la métropole francilienne.....	17
Rappel de la problématique	20
Déroulement de la recherche et démarche	21
Retour sur le choix des terrains.....	23
resume de l'étape 1 : faits saillants de 40 ans de periurbanisation	25
Organisation du rapport	27
Chapitre 1 - Logiques d'installation et enracinement dans le périurbain francilien	29
1. Pourquoi venir ?.....	29
1.1 La commune de résidence est davantage qu'une réserve de foncier accessible	29
1.2 La « possibilité de la forêt » au cœur de l'habitabilité périurbaine	32
1.3 Les parcours résidentiels antérieurs sont diversifiés mais construits autour du fil rouge de la verdure.....	33
3. Pourquoi rester ?	35
3.1 Variations autour d'un mode d'habiter	36
3.2 La campagne tout autour, la ville toute proche... « Ici, nous avons tout ce qu'il nous faut »	37
3.3 Repartir ? Peut-être... mais plus loin de la ville, toujours	42
Conclusion	44
Chapitre 2 - Les bassins de vie des périurbains : décryptage par les mobilités quotidiennes..	47
1. Des bassins de vie spécialisés et hiérarchisés, formant un « archipel »	48
2. La variété des ressources de la commune de résidence	63
2.1 Les courses d'appoint, les services médicaux et de bien-être, et les loisirs.....	66
2.2 Le charme des espaces ouverts	71
2.3 La construction de la vie sociale	74
3. Des pôles périphériques qui polarisent les mobilités et modèrent les distances.....	77
3.1 Des pôles identifiés par la spécialisation de leur commerce et/ou leur fonction loisirs, et caractérisés par une fréquentation irrégulière des usagers	77
3.2 Les arbitrages entre distance et niveau d'équipement	83
4. La rationalisation des liens à Paris.....	91
4.1 Les trois logiques des liens (limités) à Paris	92
4.2 Les déterminants du choix modal	94
5. Les trois idéaux-types de village périurbain	96
5.1 Le village traditionnel	96
5.2 Le village en réseau	97
5.3 Le village rural, en opposition à la métropole en réseau	98
6. Conclusion	98
Chapitre 3 - Les ressorts et évolutions de L'automobilite periurbaine	103
1. La progressive consolidation de l'automobilité périurbaine.....	103
1.1 L'ampleur de l'automobilité	103
1.2 La progressive substitution entre marche et voiture	107
2. La recherche de flexibilité, au cœur de l'automobilité	110
2.1 L'automobile, le prix à payer... ..	110

2.2 ...pour garantir une flexibilité des programmes d'activités	112
3. Les freins à l'usage des transports en commun	113
4. Le savoir-faire automobile.....	119
4.1 Définition du savoir-faire automobile.....	119
4.2 Les manifestations du savoir-automobile	123
5. Rationalisation automobile et construction d'un bassin de vie de proximité	129
5.1 L'apprentissage progressif d'un usage plus rationalisé de la voiture	129
5.2 Covoiturage et autopartage : les parents pauvres ou mal identifiés des stratégies de rationalisation ?.....	131
5.3 reconfiguration des lieux, des fréquences et des temporalités.....	135
6. Conclusion	139

Chapitre 4 - Le processus d'ancrage : entre savoir-faire automobile et savoir-faire territorial
..... 141

1. Temporalités et territoires de la construction du lien social	141
1.1 Patience et longueur de temps... Les enjeux du « temps résidentiel ».....	142
1.2 Retour par la case domicile : le logement comme pivot.....	144
1.3 Le voisinage : des interactions sous contrôle.....	145
1.4 De la proximité spatiale à la constitution de groupes structurés : une étape indispensable à l'intégration des nouveaux arrivants	148
1.4 De l'associatif au collectif : la constitution d'un « nous ».....	154
2. L'auto-organisation : principes, effets sur la mobilité et limites	157
3. L'apprentissage du territoire et la construction du bassin d'ancrage.....	163
4. Conclusion	170

Chapitre 5 - Les chemins vers la sobriété automobile

1. Moindre dépendance à la voiture : le champ des possibles	175
1.1 Une relation automobilité-territoire ni tendue, ni figée	175
1.2 Le potentiel de formes « sur-mesure » de transports en commun	179
1.3 La piste des ressources locales.....	180
1.4 Les TIC, auxiliaires potentiels mais sous conditions de la sobriété automobile	182
1.5 La hausse des carburants : erreur d'appréciation, vraies marges de manœuvre ou fatalisme ?	187
1.6 Conclusion	189
2. L'automobilité et le développement périurbain à l'épreuve d'une hausse sensible des carburants.....	190
2.1 Le difficile <i>statu quo</i>	192
2.2 La rationalisation et le report modal, plutôt que le sevrage ou le partage	193
2.3 Actifs, inactifs, retraités : une relative convergence des stratégies.....	197
2.4 Rester dans l'automobilité grâce aux véhicules électriques ou hybrides ?.....	199
2.5 Le choix d'une rationalisation des déplacements automobiles : de la sensibilité écologique à la sensibilité économique et sociale.....	200
3. Conclusion	202

Chapitre 6 - Les défis du développement de l'usage des transports en commun dans le périurbain	205
1. Repenser l'offre de transports en commun à partir des pratiques et besoins des habitants	206
1.1 Les transports en commun, au service de l'équité territoriale ou de la performance ?	206
1.2 Un potentiel pour des transports collectifs mieux adaptés.....	207
2. Le périurbain à l'aune du <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	211
2.1 Le périurbain - un territoire incompatible avec les principes du TOD ?	212
2.2 Rendre le périurbain « TOD compatible » – le prix à payer.....	223
2.3 Conclusion	241
3. Conclusion	244
CONCLUSION GENERALE	249
ANNEXES	255

SYNTHESE DU RAPPORT

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser les dynamiques de peuplement ainsi que les pratiques de déplacement quotidien des individus du périurbain dans la perspective de pouvoir **discuter des marges de manœuvre qui s'offrent à ces territoires en matière de mobilité durable.**

Les trois territoires qui servent de terrain ont en commun d'être à une distance quasi-égale de Paris (une trentaine de kilomètres, environ), d'avoir été tenus à l'écart de projets majeurs d'aménagement urbain ou de transport, et de former des EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale). Ces deux dernières précautions pour nous assurer, d'une part, que la dynamique de périurbanisation avait gagné nos territoires indépendamment d'une volonté politique régionale ou nationale, et d'autre part, pour constituer des territoires ayant une unité institutionnelle et un avenir pensé sur une base collective.

Cette recherche s'est organisée en trois temps suivant une démarche qui a mobilisé des méthodologies diverses et permis d'exploiter des matériaux de nature variée : des données de recensement (RGP) et d'enquête de transport (EGT), des réponses à un questionnaire original distribué dans plusieurs communes localisées sur notre terrain d'étude, et enfin des entretiens réalisés auprès des résidents ainsi que des élus de ces territoires.

Cette synthèse propose une lecture synthétique des principaux résultats présentés dans ce rapport.

LES NOUVELLES DYNAMIQUES DE LA PERIURBANISATION

Les logiques d'installation dans le périurbain francilien se sont profondément renouvelées et diversifiées. Le desserrement depuis Paris ou la proche couronne n'est plus la norme. L'implantation périurbaine est envisagée sur la durée et n'est plus un choix par défaut, consenti faute de ne pouvoir vivre à Paris ou en petite couronne. Le choix périurbain repose beaucoup sur la qualité des aménités périurbaines, diversifiées et dont l'identification et la valorisation font assez largement consensus chez les habitants et fondent l'ancrage territorial. L'appréciation de la ruralité et, en particulier, de la proximité de la forêt en est un exemple emblématique et très spécifique, qui à l'évidence différencie le périurbain des autres territoires métropolitains, peut-être plus d'ailleurs que certains autres aspects des ressources territoriales. La plupart des aménités périurbaines se sont construites au fil du temps, avec l'arrivée de populations en demande de commerces, services et loisirs, et le développement de pôles périphériques franciliens qui sont devenus au fil du temps des lieux importants d'emplois et d'achats pour les habitants. L'ancrage dans le périurbain repose, également, sur des réseaux amicaux et de sociabilité qui ne passent pas seulement par le milieu scolaire, mais aussi par l'implication dans des associations sportives, culturelles,

etc., et la participation à des événements (brocantes, fêtes, etc.) qui se déploient surtout à l'échelle de la commune de résidence et des communes limitrophes. La conséquence est que les activités quotidiennes des périurbains franciliens se déploient sur un périmètre souvent limité qui porte sur un rayon d'une quinzaine de kilomètres autour du lieu d'habitation. Le lien au reste de la métropole, Paris compris, est mesuré et rationalisé, compte-tenu d'une part des contraintes de transport inhérentes à une grande métropole, et d'autre part d'une satisfaction à l'égard des ressources locales. Soit Paris est un lieu d'emploi, auquel cas il est fréquenté de façon régulière, soit il ne l'est pas et il est alors fréquenté de façon ponctuelle et sélective, pour certaines aménités très spécifiques (dans le domaine de la santé et de la culture notamment). Enfin les communes de la petite couronne sont très peu fréquentées, hormis dans le cadre du travail. Le périurbain n'est donc plus le territoire de la mise à distance (subie ou choisie) des ressources métropolitaines, mais bien un territoire qui s'organise autour de logiques de proximité spatiale et, dans une certaine mesure, d'autonomisation vis-à-vis du territoire métropolitain, du moins en apparence (car les emplois et les pôles périurbains sont très directement façonnés par la métropolisation).

PROXIMITE ET PERIURBANITE : LA RECOMPOSITION DES BASSINS DE VIE ET DES MOBILITES

Le mode de vie périurbain, décrypté par l'analyse des mobilités quotidiennes, s'est profondément transformé sous l'effet de la croissance démographique et du développement, dans un périmètre qui n'est pas communal, mais qui reste néanmoins contenu, de commerces, de services à la population et aussi d'emplois. L'implantation de ces derniers est le fruit d'un processus de desserrement multi-polarisé de certaines activités économiques, dont les logiques sont d'échelle métropolitaine. A un niveau plus local, on observe un rapprochement des commerces et services des populations périurbaines.

Si la voiture reste fortement utilisée et indispensable pour soutenir des modes de vie complexes dans leurs horaires et leurs destinations, mais aussi relativement flexibles (et valorisés comme tel), elle apparaît plutôt comme un mal nécessaire, un support pour l'instant quasi-incontournable à des formes de mobilité, que comme une solution véritablement plébiscitée par les périurbains, ou comme un élément non négociable de leur mode de vie. L'analyse des pratiques quotidiennes de déplacements et des logiques qui les sous-tendent montre, par ailleurs, la mise en place de stratégies visant à rationaliser la mobilité et qui s'appuient sur une bonne connaissance des ressources territoriales communales et environnantes. Pour l'instant, ces stratégies sont sous-tendues non pas par une volonté de diminuer le coût financier de la mobilité automobile ou bien son impact environnemental, mais pour en limiter la pénibilité (et au premier chef la perte de temps).

RESILIENCE ET CAPACITES D'ADAPTATION DES TERRITOIRES ET DES HABITANTS

Si les pratiques alternatives de mobilité (comme le covoiturage) sont relativement marginales, et le chaînage des déplacements plutôt limité, l'usage des transports en commun réservés aux scolaires et aux trajets domicile-travail vers Paris, et le recours aux modes non mécanisés (vélo, marche à pied) cantonnés aux trajets intra-communaux ou aux loisirs, les périurbains franciliens montrent de réelles aptitudes au changement vers des mobilités moins fondées sur l'automobile. Les évolutions ne semblent pas être seulement du ressort du discours, mais s'incarnent dans des solutions concrètes qui, au premier chef, concernent une rationalisation de l'usage de la voiture, ou le passage à des modèles hybrides voire électriques. Toutefois des analyses plus approfondies montrent que les capacités d'adaptation sont plus vastes : elles reposent plus sur des réaménagements des programmes d'activité (lieux de consommation et chaînage des activités) que sur l'usage des TIC comme substitut à la mobilité physique. La mise en œuvre de changements dans les pratiques de mobilité semble, par ailleurs, pouvoir être obtenue pas seulement par la contrainte, comme une hausse conséquente des carburants. Celle-ci aurait d'ailleurs surtout des conséquences sur les plus modestes, au moins dans un premier temps. Une autre conséquence serait une diminution des kilomètres automobiles parcourus par les périurbains, notamment du fait d'une rationalisation à la baisse des déplacements (notamment par regroupement des motifs), mais pas un abandon de la voiture, en tout cas à moyen terme. Nos analyses montrent également la solidité de l'implantation périurbaine qu'on n'envisage que très rarement de remettre en question même en cas de forte augmentation du coût de la mobilité automobile. Les capacités de résilience des habitants et des territoires périurbains aux changements de contexte des déplacements, mais également au vieillissement ou aux recompositions de la cellule familiale, sont bien réelles, et prouvent que ces territoires ont atteint une forme de maturité qui, toutefois, ne rime pas avec immobilisme : les habitants ne sont pas particulièrement réfractaires à l'idée de devoir moins utiliser leur voiture voire de se démotoriser partiellement (d'autant plus que le gain financier serait important), toutefois nos travaux montrent qu'en l'état actuel des modes de vie, des systèmes de transport et des formes urbaines on ne peut pas uniquement compter sur des changements des pratiques individuelles, qui en outre amèneraient à creuser les inégalités socio-spatiales, les plus modestes envisageant plus souvent de diminuer leur budget loisirs et achats pour faire face à une hausse des coûts de la mobilité et les communes n'étant pas toutes dotées de façon identique en commerces et services du quotidien.

LES PISTES POUR L'ACTION PUBLIQUE

- L'ENJEU DES DEPLACEMENTS DE COURTE ET MOYENNE DISTANCES

Le périurbain a longtemps été associé à l'idée d'éloignement (aux ressources du quotidien, et plus généralement à l'urbain). Or cette recherche, avec d'autres (Motte-Bamvol, 2008), met à jour les formes de proximité à l'œuvre et rend compte également, et c'est un point important, les logiques de leur construction dans le temps.

L'inscription spatiale des activités du quotidien révèle le poids de la commune de résidence, notamment pour les loisirs, certains achats et les services médicaux. Il ne s'agit pas de dire que toutes les activités qui pourraient être faites à l'échelle communale le sont effectivement : la demande de variété des produits, les questions de coûts, les aspects logistiques et bien d'autres facteurs entrent en ligne de compte. Toutefois, les ménages apprécient l'offre communale, sont conscients que son maintien dépend aussi de leur comportement de consommation. Par ailleurs, la fréquentation des commerces, services et activités locales (sport, musique) participe de leur ancrage dans le territoire, de la construction de réseaux sociaux de proximité. Les espaces naturels sont également un élément très important de cette proximité. Par contre, le lieu d'emploi est en général celui qui éloigne le plus du territoire de résidence, et qui produit les plus longs déplacements (et aussi les plus pénibles).

Les bassins de la vie quotidienne des périurbains dessinent des archipels structurés par la commune de résidence et quelques pôles situés à une dizaine de kilomètres. Paris et sa proche agglomération en sont la plupart du temps exclus (ou ne sont fréquentés que très occasionnellement), sauf lorsque l'emploi y est situé. Sinon, le centre de la métropole est un territoire lointain, plutôt pénible d'accès (longueur des trajets, difficultés de stationnement) et qu'il n'est plus vraiment nécessaire de fréquenter, car désormais l'offre locale, y compris en matière de loisirs, s'est largement étoffée.

Cette recherche montre par ailleurs comment la relation entre périurbanisation et proximité s'est construite au fil du temps, avec la densification de l'offre locale, mais aussi par rejet de certains lieux devenus trop grands, trop fréquentés (comme certains grands centres commerciaux). La prise en compte de ce temps long des relations formes urbaines-mobilité, mais aussi de la contribution de facteurs plus qualitatifs (comme les préférences pour certains lieux, certaines enseignes), sont des facteurs de progrès de la littérature scientifique.

- CONFORTER ET DEVELOPPER LES DEPLACEMENTS DE COURTE DISTANCE A UNE ECHELLE INTER-COMMUNALE

Pour les pouvoirs publics, un enjeu fort se dessine autour de la consolidation et de l'accentuation du recours à la proximité dans les domaines des achats et services courants ainsi que des loisirs, qui permettrait aussi de renforcer les capacités de résilience du

périurbain à une crise énergétique sévère. Nous excluons volontairement les déplacements domicile-travail de la réflexion, car même si l'emploi se développe dans les communes périurbaines, il semble illusoire de poursuivre l'objectif d'une meilleure adéquation à une échelle très locale. D'ailleurs les recensements montrent que les emplois qui se développent dans nos communes d'analyse sont occupés de façon croissante par des personnes qui résident hors du périmètre des communes et même des inter-communalités (Conti, 2012). Pour le travail, il semble en revanche, mais nos analyses restent embryonnaires sur ce point, qu'un développement du télétravail à domicile (un ou quelques jours par semaine) , pour les emplois appropriés à ce type de pratique, serait plus efficace et serait probablement de nature à renforcer la polarisation des activités sur le local.

L'échelle des inter-communalités nous semble propice à la mise en place d'une offre plus étoffée de commerces, services et loisirs que chaque commune ne peut accueillir seule, et qui pourrait être de nature à augmenter les déplacements de très courte distance. Mais la seule augmentation de l'offre ne suffit pas. Il s'agit aussi pour les pouvoirs publics de faire basculer les déplacements inter-communaux déplacements vers les modes doux, par l'amélioration et la sécurisation des pistes cyclables et aussi par un développement et une meilleure organisation des transports en commun, afin de compléter la logique de rabattement vers les gares par une offre de desserte fine et flexible du territoire inter-communal. A cet égard, nos travaux proposent des pistes d'action très concrètes pour une mise en œuvre des principes du Transit Oriented Development (TOD) à l'échelle de chacune des trois inter-communalités.

- COORDONNER URBANISME ET TRANSPORT A L'ECHELLE DES POLES SECONDAIRES

Il existe une force de rappel qui maintient les résidents dans un voisinage de leur commune, mais elle n'est pas liée au transport. C'est la taille des centres commerciaux, en particulier le gigantisme des très grandes zones, qui décourage les résidents, plutôt que des critères d'accessibilité ou de distance. Les centres commerciaux plus petits, qui se développent dans les interstices du territoire, sont plébiscités.

Il ne faudrait pas pour autant en conclure que les habitants des territoires enquêtés ont une préférence complète pour le local : les potentialités du territoire sont mises en concurrence, y compris pour les commerces de bouche locaux (boucheries et boulangerie par exemple), et si les « petits » centres commerciaux sont très appréciés, c'est autant pour la proximité que pour l'offre commerciale qu'on y trouve, ou l'assurance de trouver une place de stationnement plus rapidement et plus proche de l'entrée du magasin. La multiplication des centres commerciaux de moins grande taille est très efficace : ces centres maillent mieux le territoire, de manière à s'assurer des aires de chalandises. Cependant, la contrepartie est que ce développement de l'offre peut être utilisé pour une mise en concurrence territoriale, où les spécificités des enseignes et des magasins l'emportent sur des critères de proximité.

La meilleure structuration de cette offre territoriale, qui se développe à l'heure actuelle principalement de manière informelle, en dehors de tout plan d'aménagement concerté, nous apparaît donc comme un enjeu majeur. La rationalisation des déplacements peut nous semble-t-il passer par l'établissement d'une certaine hiérarchie des services, de manière à limiter la transformation spatiale de la structure des commerces et services, au gré de la concurrence, des opportunités foncières de développement de centres commerciaux, et de concurrence entre les enseignes de grande distribution. La question de l'organisation et de la desserte des grandes zones d'emploi (que sont d'ailleurs aussi les grands centres commerciaux) nous semble également tout à fait cruciale. Cette ambition d'un aménagement plus coordonné et plus cohérent se heurte toutefois au fait que le territoire dessiné par les pôles secondaires n'a pas de réalité politique.

- LE REPORT MODAL : RENDRE COMPATIBLE LES MOBILITES DOUCES ET LES MODES DE VIE FLEXIBLES

Dans le périurbain, proximité spatiale ne rime avec modes doux que dans le périmètre communal. Hors de la commune, la voiture s'impose et ne cesse de gagner des parts de marché. Un habitant qui prend son automobile, dans le tissu périurbain de Carnelle, Chevreuse ou de la Brie Boisée, a de fait immédiatement un très grand nombre de destinations, y compris plus lointaines, qui s'offrent à lui : l'effort le plus important étant de prendre son automobile, et non de parcourir quelques kilomètres supplémentaires. La relative bonne performance du réseau joue même en défaveur de la proximité ; par exemple, une fois sur l'autoroute A4, l'ensemble des centres commerciaux devient accessible facilement, d'autant plus que, nous l'avons montré, les habitants du périurbain possèdent un savoir-faire automobile qui leur permet de limiter les nuisances liées à l'automobile, dont le stationnement et les embouteillages.

L'automobilité périurbaine procède de facteurs multiples et bien connus, dont l'éclatement des lieux de destination, l'inadéquation des transports en commun, le manque et l'insécurité des itinéraires cyclables sur des trajets aux distances pourtant modérées. Cette recherche a aussi permis de montrer que le recours à l'automobile accompagne la revendication d'un mode de vie flexible dans ses destinations et ses horaires, et dont l'organisation est d'abord pensée et structurée à partir du lieu de domicile (faiblesse des pratiques de chaînage).

Nos enquêtes montrent malgré tout que l'automobilité et non l'automobile est valorisée par les périurbains, c'est-à-dire le service de mobilité rendu par la voiture et qui pour l'instant est sans équivalent. Ce service n'est toutefois pas sans contrepartie, les aspects financier et surtout écologique n'étant toutefois pas les plus importants pour l'instant pour les ménages : c'est plutôt la pénibilité qui est décriée. Dans le même temps, les transports en commun sont peu utilisés, mais nos enquêtes révèlent des attentes pour

des services de transport collectifs mieux adaptés (trajets et horaires) et dans certains cas plus sûrs.

Le transport public ne fournira jamais le même service de mobilité que la voiture individuelle dans le périurbain. Néanmoins il nous semble que ces résultats montrent que des progrès sont attendus par les habitants de ces territoires et qu'ils pourraient en particulier permettre non seulement des reports modaux, notamment sur les trajets domicile-travail, mais également, en amont, favoriser une démotorisation partielle (passer de deux à une voiture) pour certains ménages. Enfin les solutions de partage de voiture ou de trajet (co-voiturage) ont probablement un potentiel important de développement, à condition là-aussi de privilégier des formes souples (co-voiturage dynamique, auto-stop de proximité par exemple) et non engageantes pour les individus, qui souhaitent conserver autonomie et flexibilité dans leur vie quotidienne. Les réseaux sociaux constitués localement sont plutôt un support favorable au développement de ces pratiques.

INTRODUCTION GENERALE - LE PERIURBAIN DANS LA METROPOLE FRANCILIENNE

La métropole francilienne est régulièrement présentée comme un espace devant relever deux défis de taille, dont on peut lire et entendre qu'ils ne sont pas toujours conciliables. Le premier relève d'une ambition légitime pour Paris de vouloir préserver un statut acquis de longue date, celui d'être une des capitales mondiales de l'économie, ou pour le dire en des termes plus contemporains, de figurer en haut du palmarès des métropoles dites globales. Le deuxième défi interpelle l'autre versant de la métropole, celui de l'espace habité cette fois. Il consiste à faire cohabiter durablement une variété de populations et de territoires, intégrés de gré ou de force au processus de métropolisation. De ces deux ambitions, la dernière n'est, de toute évidence, pas la plus simple à réaliser à en juger par certains indicateurs socio-territoriaux montrant la fragilité de certaines situations et le creusement de certaines fractures entre les différentes parties de la métropole. Pour le dire vite, il y aurait à une extrémité ceux qui jouissent de tous les avantages du « vivre en métropole », et à l'autre extrémité une majorité qui en subit les désagréments mettant ainsi en péril la cohésion métropolitaine. Entre ces deux positions, la réalité donne à voir en général des situations nettement plus complexes et nuancées, des adaptations ainsi que des formes nouvelles d'organisation à tous les étages de la métropole. La recherche conduite dans ce projet à propos de l'évolution du périurbain francilien s'inscrit bien dans cette réflexion élargie sur l'avenir des territoires métropolitains et les questions spécifiques que certains d'entre eux en particulier peuvent poser.

La périurbanisation des populations autour de Paris est l'exemple même de ces sujets que les débats, voire les controverses, n'épargnent pas au moment de discuter des défis qui attendent la métropole francilienne au XXIème siècle. Si le devenir des territoires périurbains suscite autant d'intérêt depuis plusieurs années, c'est tout d'abord que ce type d'espace gagne beaucoup de terrains, recensement après recensement, un peu partout dans les grandes métropoles françaises. En partant de la définition que lui donne l'INSEE, on constate par exemple qu'en l'espace de 10 ans – entre 1999 et 2008 –, la couronne périurbaine de l'aire urbaine parisienne englobe 89 nouvelles communes de Seine-et-Marne et surtout qu'elle s'étend désormais par-delà les limites régionales avec 43 nouvelles communes dans le Loiret, 15 dans l'Yonne, 32 dans l'Eure, 28 dans l'Oise ou encore 48 dans l'Aisne... Autrement dit, les liens qui unissent le pôle urbain – pour rester dans les périmètres INSEE – avec l'extérieur gagnent en portée géographique et, par conséquent, ils intègrent à l'aire urbaine des espaces de plus en plus éloignés du cœur de la métropole. Ce constat est celui qu'on peut faire après chaque recensement depuis une quarantaine d'années. Le périurbain francilien progresse en superficie et abrite une population de plus en plus

nombreuse (1,734 millions, selon les données les plus récentes)¹. Sa dynamique de peuplement est désormais bien documentée ; elle s'accélère en intégrant des populations vivant dans les communes que le front d'urbanisation rattrape petit à petit, et grâce également à l'arrivée de nouveaux résidents en provenance des parties plus denses de l'agglomération.

Dans ce contexte d'extension spatiale des métropoles, force est de constater que la **durabilité des territoires périurbains** – dans toutes les dimensions qu'elle comporte – a de quoi être mise sévèrement à l'épreuve. Elle est d'autant plus questionnable que la période actuelle fait craindre des fissures importantes dans les piliers traditionnels du développement durable. En effet, les analyses produites à l'échelle des territoires métropolitains affirment que les inégalités socio-territoriales se durcissent ; le développement économique, malgré le desserrement de certaines activités, tend toujours à demeurer spatialement fortement polarisé ; et la réflexion sur la transition énergétique se fait chaque jour plus pressante. L'épisode de pollution vécu par la région parisienne en mars 2014 et les mesures d'urgence qu'il a entraîné – circulation alternée à Paris et dans une vingtaine de communes limitrophes – n'est qu'un exemple parmi d'autres de la nécessité d'agir, en amont. Face à ces évolutions qui menacent les équilibres territoriaux, les périurbains semblent particulièrement exposés, c'est du moins ce qu'on peut en déduire à l'observation de certaines tendances de fond :

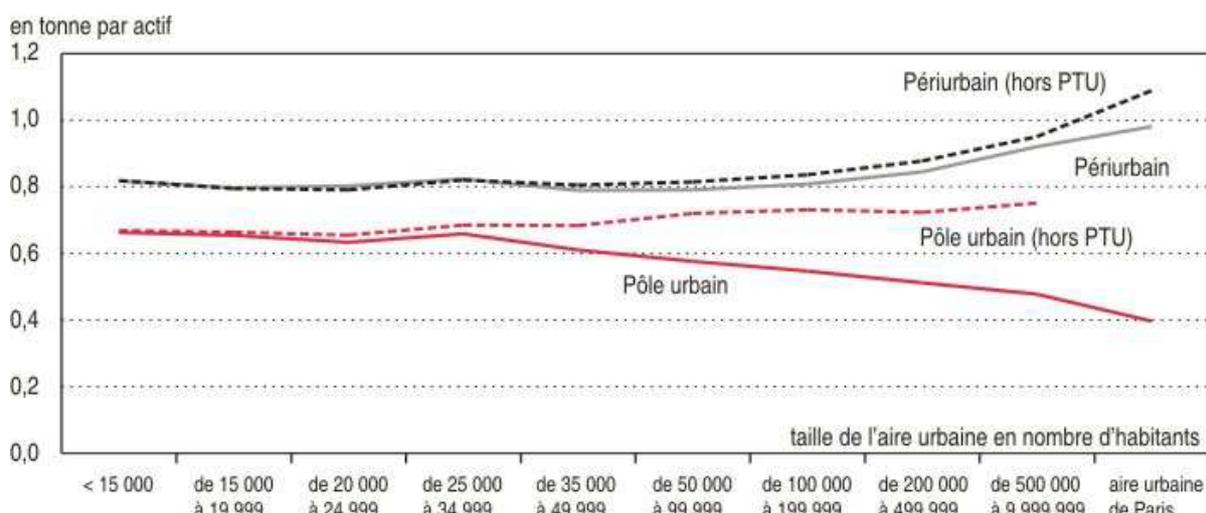
- Un rapide coup d'œil à l'assiette spatiale des revenus médians en Île-de-France signale par exemple une majorité de zones périurbaines en retrait du revenu médian régional, posant toute la question de la structure sociale des populations résidentes, et des écarts de richesse qui, visiblement, s'accroissent entre les différentes parties du territoire métropolitain.
- L'économie de ces territoires, pour l'instant, fait douter de leur capacité à attirer d'autres types d'emploi que ceux qui s'adressent directement aux ménages et qu'on retrouve, pour l'essentiel, dans les services publics ou bien dans les services à la consommation. En d'autres mots, les populations continuent à se tourner vers l'habitat périurbain plus rapidement que ne le font les entreprises, notamment les plus dynamiques, plus sensibles aux atouts de la centralité.
- Face à l'impératif de diminution des gaz à effet de serre enfin, les territoires du périurbain sont régulièrement mis aux bancs des accusés : avec un mode d'habitat très majoritairement pavillonnaire, plus énergivore et consommateur d'espace, de faibles densités et des transports publics forcément moins développés, les caractéristiques territoriales ne semblent

¹ Labrador J., 2011, « Zonage en aires urbaines : le centre se densifie, le périurbain s'étend », *INSEE Ile-de-France à la page*, n°374.

pas favorables. Elles ont pour conséquence de rendre les populations très dépendantes de l'automobile. Si on ajoute à cela le fait que les périurbains demeurent, parmi les métropolitains, ceux qui parcourent les distances moyennes quotidiennes les plus longues, on aura vite compris que le procès est facile à instruire.

Ainsi, on est tenté de dire des territoires du périurbain qu'ils sont ou bien victimes de ne pas être suffisamment intégrés à la dynamique métropolitaine (et des avantages qu'elles procurent), ou bien coupables de ne pas être suffisamment vertueux pour la préservation de l'environnement. A ce sujet, quantité de données peuvent attester de cette fatalité, mais une en particulier a retenu notre attention (Figure 1). Les périurbains franciliens contribuent de manière disproportionnée aux émissions de CO2 produites par les déplacements domicile-travail. Toute la discussion engagée dans ce rapport part de ce constat et des questions qu'il suscite. Il fait notamment écho à une crainte récurrente à propos de ces territoires. Si, comme le suggère la carte des revenus médians, les territoires du périurbain sont plutôt spécialisés dans l'accueil des populations de classes moyennes à modestes, il est alors probable qu'en cas de renchérissement des coûts de l'énergie – inéluctable à moyen, long terme –, les situations de vulnérabilité seront plus nombreuses à s'y manifester. L'enjeu, donc, n'est pas qu'environnemental, il comporte un volet social indissociable. Les deux sont liés et ils sont à la source des interrogations qui ont guidé la production de cette recherche.

Figure 1 : Emissions de CO2 des déplacements domicile-travail selon le lieu de résidence en 2007



Source : Insee, 2011

Avant d'aller plus loin dans l'explicitation des questions de recherche, on peut déjà se demander si tous les territoires du périurbain évoluent bien à l'unisson de ces grandes tendances. Nul n'ignore que le périurbain, présenté parfois comme une unité de territoires

pour produire des statistiques générales, recouvre des réalités géographiques très diverses ainsi qu'une variété de paysages et de populations, selon le stade d'avancement du processus. C'est précisément pour cette raison que notre examen du périurbain francilien a porté sur trois territoires localisés dans des directions opposées de la métropole. S'ils sont tous dans l'orbite de la capitale, ils appartiennent incontestablement à des aires d'influence secondaires indépendantes les unes des autres, et ils ont grandi dans des parties de l'agglomération ayant chacune leur propre histoire. L'autre avantage d'analyser le périurbain à partir de trois terrains différents est de pouvoir discuter du caractère commun ou bien spécifique des mutations à l'œuvre, et ce faisant, de renforcer le caractère prédictif de la démonstration.

RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE

L'objectif principal de cette recherche était d'analyser les dynamiques de peuplement ainsi que les pratiques de déplacement quotidien des individus du périurbain dans la perspective de pouvoir **discuter des marges de manœuvre qui s'offrent à ces territoires en matière de mobilité durable**. A la lumière du graphique précédent, il serait facile d'en déduire qu'elles sont faibles et que le chemin qui reste à faire est visiblement beaucoup trop long pour espérer une amélioration rapide de leur situation. C'est vrai peut-être de certaines parties du périurbain, mais la question se pose davantage pour tous ceux qui sont à la frontière de la partie dense et agglomérée du pôle urbain, comme nos trois terrains d'études. Au niveau de ce périurbain plus « ancien » où la densité est nettement à la hausse (comparativement aux espaces plus reculés), où l'enracinement des populations a des chances d'être plus fort, l'hypothèse que les comportements individuels et plus globalement les modes de vie puissent signaler des formes nouvelles d'adaptation plus favorables à une mobilité durable mérite en tous les cas d'être travaillée. Un des premiers objectifs de cette recherche a justement été d'être attentif à ces inflexions, de détecter les mécanismes à l'œuvre pour les expliquer et de s'interroger sur ce qu'elles révélaient comme tendance nouvelle.

Cette interrogation repose toute la question de l'évolution des formes urbaines et de leur rôle dans la fabrication d'une métropole plus soutenable. La littérature scientifique ne s'entend toujours pas sur l'existence d'une corrélation. Une chose semble acquise néanmoins : les analyses sur le sujet doivent dépasser la traditionnelle grille de lecture « centre-périphérie » pour mieux appréhender ce qui se joue en matière de réorganisation territoriale, notamment à l'échelle des espaces périurbains. Cet effort est d'autant plus nécessaire que le rapport au centre est contenu dans la définition même des périurbains par le fait que, pour 40% de ceux qui travaillent, leur emploi est localisé dans le pôle urbain. Or les déplacements domicile-travail, aussi utiles soient-ils pour décrire les relations entre territoires et pour le calcul de certains périmètres, ne dévoilent qu'une dimension du rapport au territoire vécu. Un deuxième objectif de ce travail a donc été d'élargir le spectre

des pratiques de déplacement à d'autres motifs que ceux exclusivement liés au travail, et ainsi d'élaborer des schémas relationnels intermédiaires en mesure d'apporter, par petites touches, une subtilité supplémentaire à l'évolution de la forme urbaine aux franges de la métropole.

Le défi de la durabilité des territoires périurbains ne repose pas exclusivement sur les choix individuels de ses seuls résidents ; il ne dépend pas uniquement de leur mode d'habiter, de leurs habitudes de déplacement, bref de leur bonne volonté. Il va bien au-delà des convictions personnelles et des savoir-faire individuels ; la perspective de marges de manœuvre doit aussi s'analyser à la lumière de ce que l'action publique peut proposer et des alternatives qu'elle offre en la matière, autrement dit de décisions prises au niveau de la collectivité. La mise à disposition de nouvelles marges de manœuvre se trouve, pour partie, entre les mains de la sphère publique. C'était un autre objectif de ce travail. Aller sur le terrain plus chaotique des relations qu'on peut établir entre des comportements individuels et des décisions d'aménagement/d'urbanisme ou bien de politiques de transport.

Enfin, il n'est plus possible aujourd'hui de discuter des marges de manœuvre des populations périurbaines sans s'interroger sur l'utilisation que les individus font désormais de certaines avancées technologiques ou organisationnelles. Les nouvelles technologies de l'information et de communication viennent immédiatement à l'esprit comme substitut possible à certains déplacements, pour achats par exemple, ou bien pour le travail (Télétravail) ; dans un autre registre, l'émergence du véhicule électrique ou bien encore le covoiturage ouvrent de nouvelles perspectives aux déplacements futurs. L'hypothèse que tous ces éléments introduisent des nouvelles façons d'agir et d'organiser son quotidien – déplacements, achats, lieu de travail – n'est, en tous les cas, plus à exclure. Elle a fait l'objet d'une vérification dans le cadre de ce travail.

DEROULEMENT DE LA RECHERCHE ET DEMARCHE

Cette recherche s'est organisée en trois temps suivant une démarche qui a mobilisé des méthodologies diverses et permis d'exploiter des matériaux de nature variée : des données de recensement (RGP) et d'enquête de transport (EGT), des réponses à un questionnaire original distribué dans plusieurs communes localisées sur notre terrain d'étude, et enfin des entretiens réalisés auprès des résidents ainsi que des élus de ces territoires.

Le premier temps visait à déterminer la **contribution de nos territoires à la dynamique de périurbanisation** en Île-de-France. Cette étape a été réalisée grâce à l'exploitation des données du recensement sur une période de 40 ans, entre 1968 et 2008. Elle a permis de mettre en lumière la transformation profonde de ces territoires, l'évolution démographique et sociale de leur population, la réorganisation progressive des schémas de mobilités domicile-travail, la domination de la voiture, etc. Si cette première étape à vocation descriptive a confirmé des mécanismes et des tendances bien connus de la

périurbanisation, elle mettait, en parallèle, sur la piste de configurations plus nouvelles, moins stéréotypées de la réorganisation de ces territoires. Rétrospectivement, ces éléments ont servi à mieux baliser la deuxième étape et à orienter la recherche dans certaines directions plutôt que d'autres.

Le deuxième temps de la recherche avait pour objectif d'entrer dans le détail **des modes de vie des populations périurbaines en questionnant plus précisément la spécificité de leur comportement de mobilité**, et la perception qu'elles pouvaient en avoir. Cette étape a abouti à la confection d'un questionnaire fermé, à choix limité de réponses, cherchant :

- 1- à d'abord donner des explications aux *logiques présidant à l'installation des populations* dans les territoires périurbains, à retracer une partie de leur parcours résidentiel ;
- 2- à mieux connaître *les territoires que les périurbains fréquentent* au quotidien, et ce faisant, à définir la façon dont la recomposition des bassins de vie se dessine ;
- 3- et à établir des liens avec *les pratiques de déplacement en cours*, sans se limiter à l'observation du choix modal et en considérant la disponibilité d'autres ressources (ou alternatives).

Sur les 1800 questionnaires distribués directement par nos soins dans les boîtes aux lettres entre avril 2013 et juin 2013, nous avons recueilli un peu plus de 300 réponses exploitables, soit un taux de réponse satisfaisant, supérieur à 15%. En outre, l'échantillon de réponses était représentatif de la structure des populations périurbaines (en termes d'âge, de statut, de logement occupé, etc.).

Le troisième et dernier temps de cette étude a consisté à **rencontrer directement des populations urbaines** – essentiellement des ménages ayant déjà répondu à notre questionnaire – afin de creuser avec elles un certain nombre d'aspects que le questionnaire renseignait partiellement. Il s'agissait alors d'explorer plus finement encore les marges de manœuvre en matière de mobilité durable en discutant un certain nombre de tendances – dépendance automobile, mode de vie individualiste, entre soi – qui collent à la peau des territoires périurbains. Cette dernière étape a été l'occasion de s'entretenir avec les élus pour avoir leur propre perception de cet enjeu et les faire discuter de la prise en main de ces questions et des outils à leur disposition pour augmenter les marges de manœuvre des administrés. Au total, ce sont une quarantaine d'entretiens qui ont été conduits, 33 auprès des ménages, et 7 auprès d'élus locaux.

Les résultats présentés dans ce rapport sont principalement issus des étapes 2 et 3, et proviennent donc de l'exploitation des questionnaires réceptionnés (complétée par des analyses effectuées sur l'Enquête Globale Transport), des entretiens réalisés et des différentes visites effectuées sur le terrain. La première étape a déjà fait l'objet d'un premier rendu par l'intermédiaire d'un mémoire de M2 (Conti, 2012), récompensé du prix de la

Chaire Abertis 2013 (Meilleur mémoire fin d'étude). Ses résultats ont été repris dans un rapport intermédiaire produit par l'équipe de recherche en juillet 2013. Nous en résumerons à nouveau les points saillants en fin d'introduction.

RETOUR SUR LE CHOIX DES TERRAINS

Les trois territoires qui servent de terrain ont en commun d'être à une distance quasi-égale de Paris (une trentaine de kilomètres, environ), d'avoir été tenus à l'écart de projets majeurs d'aménagement urbain ou de transport, et de former des EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale). Ces deux dernières précautions pour nous assurer, d'une part, que la dynamique de périurbanisation avait gagné nos territoires indépendamment d'une volonté politique régionale ou nationale, et d'autre part, pour constituer des territoires ayant une unité institutionnelle et un avenir pensé sur une base collective.

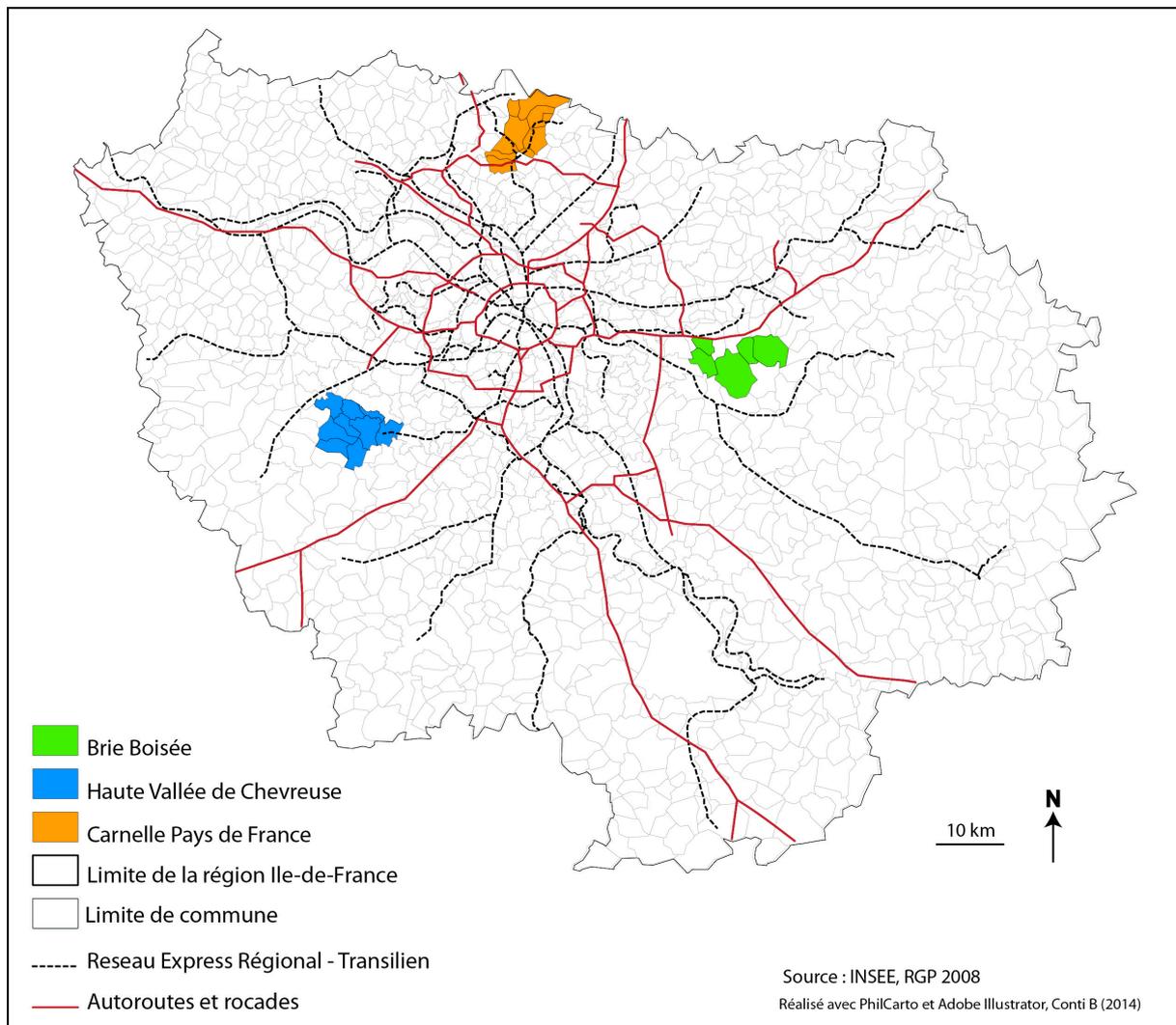
Le premier territoire (en vert sur la carte 1) est constitué des communes de la communauté de communes de la Brie Boisée (Favières-en-Brie, Ferrières-en-Brie, Pontcarré, Villeneuve-le-Comte et Villeneuve Saint-Denis). Ces communes, accueillant chacune moins de 2000 habitants, se situent en bordure sud de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (secteur IV Val d'Europe et Chessy), à proximité du RER A et de l'autoroute A4. Largement rurales il y a une quarantaine d'années, ces communes ont connu de fortes mutations en marge de la ville nouvelle dans un premier temps, et après la construction de Disneyland Paris dans un deuxième temps.

Le deuxième territoire (en bleu sur la carte) est la communauté de commune de la Haute Vallée de Chevreuse. Ce territoire est marqué par la présence historique d'une ligne de chemin de fer (la ligne de Sceaux désormais intégrée au RER B), dont le terminus actuel est à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et par l'absence de grands axes routiers structurants (cette zone est celle d'un des maillons manquants de la francilienne, troisième rocade de Paris inachevée). L'habitat pavillonnaire côtoie des lieux de villégiature en pleine nature, et les mobilités parcourant ce territoire sont de ce fait hétérogènes. Il s'agit d'une des zones où l'utilisation des transports collectifs est la plus faible, à distance égale de Paris ; ce fait peut trouver des facteurs explicatifs dans la composition sociale du territoire (très aisée), mais aussi dans la façon dont le front de périurbanisation dont nous postulons l'existence a été absorbé par ce territoire. Entre ruralité et périurbanité, ce territoire nous paraît être à même d'enrichir la diversité des cas étudiés tout en interrogeant les potentiels d'évolution spécifiques de ce lieu où l'usage des transports collectifs semble difficile à encourager – du fait de l'accessibilité physique comme cognitive à ce mode de transport.

Le troisième territoire (en orange sur la carte) est celui de la communauté de communes de Carnelle, Pays de France. Il regroupe 10 communes : Asnières-sur-Oise, Baillet-en-France, Belloy-en-France, Maffliers, Montsourt, Noisy-sur-Oise, Saint-Martin-du-Terte, Seugy, Viarmes et Villaines-sous-Bois, avec 20 967 habitants. La commune avec le

moins d'habitants est Villaines-sous-bois avec 668 âmes. Viarmes, quant à elle, en accueille 4 741. Le territoire n'est pas situé à proximité immédiate d'une ville nouvelle comme pour les deux autres espaces. Comme pour la Brie Boisée, on trouve une voie rapide : la N104 au sud de l'EPCI. Le tronçon de la Francilienne concerné n'a pas été construit en une seule fois, citons deux années clefs : 1999 avec la création d'un échangeur et le raccordement avec la N184 qui mène jusqu'à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise ; 2001, année du lien avec l'autoroute A1 qui permet un accès plus rapide au pôle de Roissy. Une ligne de Transilien (ligne H) parcourt le territoire et conduit jusqu'à la Gare du Nord.

Figure 2 : Les trois territoires d'étude



RESUME DE L'ETAPE 1 : FAITS SAILLANTS DE 40 ANS DE PERIURBANISATION

L'analyse des données de recensement sur 40 années devait permettre d'observer comment nos territoires avaient contribué à la dynamique de périurbanisation, et les transformations qu'ils avaient par conséquent subies à son contact. Elle a permis de valider des éléments bien connus des mécanismes généraux de la périurbanisation, en même temps qu'elle a mis en évidence la singularité des situations territoriales.

- *Des territoires en forte croissance démographique depuis 40 ans, qui attirent encore des nouveaux résidents... en provenance du périurbain, principalement.*

S'agissant de la population, les trois communautés de communes enregistrent une croissance continue depuis 40 ans, avec des vitesses variables selon les moments : plus rapides à Carnelle Pays de France et dans la Haute Vallée de Chevreuse en début de période (entre 1968 et 1982), très régulière dans la Brie Boisée entre chaque recensement depuis 40 ans. Le résultat, au final, est le même pour les trois communautés de communes : elles ont doublé (ou quasiment doublé) leur population en quatre décennies. L'examen des anciens lieux de résidence des nouvelles populations résidentes (celles qui, en 2008, déclaraient habiter dans une autre commune cinq ans auparavant), révèle une évolution significative des logiques migratoires. Elles se font majoritairement au sein du même département, c'est vrai de Carnelle Pays en France et de la Brie Boisée, où les nouveaux résidents habitaient déjà dans le Val d'Oise, pour la première, et en Seine-et-Marne, pour la seconde communauté de communes. Le même phénomène s'observe dans une moindre mesure dans la vallée de Chevreuse, où les liens avec les départements voisins de première couronne (Hauts-de-Seine) et deuxième couronne (Essonne) s'affirment davantage. La recomposition résidentielle des territoires périurbains, dans la période récente, se nourrit d'une plus grande variété de flux migratoires : l'approche traditionnelle par le gradient centre-périphérie ne suffit plus à expliquer le sens préférentiel de la trajectoire résidentielle des (nouvelles) populations périurbaines. On peut déjà en déduire que nos territoires d'étude font probablement cohabiter deux ou trois générations de périurbains.

- *Le logement (statut et type), variable témoin du mode de vie périurbain ?*

S'il est bien une variable qui met nos trois terrains sur un pied d'égalité et contribue à uniformiser l'image qu'on a des territoires du périurbain, c'est bien celle du logement. Le périurbain est bien le monde de la maison individuelle – autour de 80% des logements occupés sur nos trois terrains – et celui où le projet d'accès à la propriété se concrétise le mieux ; il est légèrement inférieur à 80% dans les trois communautés de communes. L'habitat pavillonnaire vient donc, à quasi-part égale, avec une volonté de propriété. Par-delà ce souhait, il exprime un désir d'offrir à la structure familiale un confort supplémentaire quand celle-ci s'agrandit notamment. Nous n'insisterons pas sur ces éléments qui ont fait l'objet d'une documentation abondante.

- *Des ménages « ultra-motorisés ».*

Nous savons que la motorisation des ménages est la norme dans les territoires du périurbain ; c'est encore une donnée que nos trois terrains d'étude ne démentent pas. Elle concerne plus de 90% des ménages (contre 68 % en Ile-de-France) résidant dans nos communautés de communes. Cet écart, entre nos territoires et la région, se creuse encore plus quand on s'intéresse au niveau de multimotorisation des ménages. Il concerne plus d'un ménage sur deux à Carnelle Pays en France et dans la Haute Vallée de Chevreuse, un petit peu moins dans la Brie Boisée, mais à l'échelle de la région, il ne concerne plus qu'un ménage sur cinq. Etant donné ces chiffres, tout porte donc à croire que les mobilités sont très dépendantes de l'automobile même si les niveaux de motorisation extrêmes ne présument pas, pour l'instant, de l'utilisation que les ménages en font pour leurs déplacements quotidiens.

- *Des liens avec Paris à reconsidérer*

La relation au centre – donc à Paris – est en train d'évoluer à plusieurs points de vue. Sur le plan des flux migratoires d'abord, en 2008, la part de Parisiens parmi les nouveaux résidents de nos territoires n'atteint pas les 10%, sauf dans la Haute Vallée de Chevreuse où elle les dépasse à peine. Autrement dit, les ressorts de la croissance démographique sont à chercher ailleurs que dans l'accueil de populations parisiennes à la recherche d'espace. Une autre façon d'interpréter ce faible apport serait de dire que les Parisiens, fort probablement, sont moins enclins à faire un saut direct dans le périurbain et vont d'abord considérer la première couronne avant de se projeter dans le périurbain. Mais un signe encore plus fort vient définitivement attester du relâchement du lien à la capitale et il est plutôt de nature économique. Depuis 1982, année où elle atteint un sommet dans nos trois territoires, la proportion d'actifs se déplaçant à Paris pour aller travailler se réduit régulièrement après chaque recensement. D'un actif sur cinq en 1982 dans la Haute Vallée de Chevreuse, elle s'abaisse à un sur dix vingt-cinq ans plus tard. Ce recul est moins prononcé dans les deux autres communautés de communes, mais il est tout aussi patent. Ce constat permet d'ouvrir la discussion sur un autre aspect qui a profondément modifié l'horizon des territoires périurbains d'un point de vue économique : la diversification des lieux d'emploi.

- *Reconfiguration des lieux d'emploi et distance à l'emploi*

Les réflexions sur la forme urbaine insistent pour dire que l'emploi – les lieux qu'il occupe, les flux d'actifs qu'il génère – est une variable déterminante des évolutions actuelles. En région parisienne, l'organisation urbaine, conforme au modèle mono-centrique il y a encore quarante ans, a laissé la place à une structure plus complexe où émergent de nouvelles polarités au contact direct de la capitale (La Défense ; La Plaine Saint-Denis, etc.) mais aussi en périphérie. Cette reconfiguration a modifié de façon assez radicale la carte des lieux d'emploi pour les actifs résidant dans nos territoires. L'observation sur quatre

décennies des dynamiques à l'œuvre a ceci d'intéressant qu'elle permet d'interpréter avec certitude des évolutions, incluant leur amplification ou bien leur inflexion.

- On peut classer l'effondrement de l'emploi local dans la première catégorie ; c'est la tendance la plus manifeste et elle n'a cessé de se confirmer après chaque recensement. Elle se vérifie quel que soit le territoire. L'exemple le plus caricatural est celui de la Brie Boisée, où la proportion d'actifs occupant un emploi au sein de leur territoire de résidence (entendu ici comme le périmètre de la communauté de communes) est passée de 80 % en 1968 à moins de 30% en 2008 ; c'est vrai pour les deux autres territoires, dans des proportions voisines.
- La deuxième évolution appartient plutôt à la deuxième catégorie (évolution avec inflexion). Elle concerne l'augmentation du poids de Paris comme lieu d'emploi, vrai jusqu'en 1982, puis sa réduction progressive après ce recensement, comme nous l'avons constaté précédemment ;
- La troisième évolution touche un point plus fondamental de l'analyse faite dans cette recherche et adresse la question des distances domicile-travail : après un allongement moyen très significatif des distances (calculées à vol d'oiseau) jusqu'en 1990, plus faible dans la période intercensitaire suivante (1990-99), elles connaissent un léger fléchissement au commencement de ce siècle (1999-2008), signalant là une tendance plus lourde constatée à l'échelle d'autres types de territoires.

L'évolution des lieux d'emploi des actifs de nos trois terrains d'études vient conclure ce résumé très synthétique de l'étape 1 de notre recherche. Ce premier chantier a ouvert des pistes que les deux phases suivantes ont cherché à creuser.

ORGANISATION DU RAPPORT

Le premier chapitre s'ouvre ainsi sur **les logiques d'installation et d'enracinement** dans le périurbain francilien ; on sait désormais que le jeu des migrations résidentielles, qui alimente en nouvelles populations le périurbain, n'a plus forcément les mêmes règles que par le passé. Les logiques d'enracinement ont conduit ensuite à s'interroger sur la forme des bassins de vie des populations, décryptée à l'aide des mobilités quotidiennes ; sans aller jusqu'à discuter de forme urbaine, les évolutions constatées posent la question de savoir si les relations quotidiennes et multiples entre territoires voisins ne constituent pas une face cachée d'un fonctionnement urbain moins macro qu'il n'en a l'air.

Les chapitres suivants s'attaquent plus frontalement à **la question des marges de manœuvre**, en creusant du côté des choix modaux (et des reports possibles), en questionnant les pratiques mais aussi la perception des périurbains vis-à-vis du tout automobile, et en ouvrant le débat autour des enjeux de l'offre et des équipements publics de transport dans la perspective d'une métropole plus durable.

CHAPITRE 1 - LOGIQUES D'INSTALLATION ET ENRACINEMENT DANS LE PERIURBAIN FRANCILIEN

Combinée avec l'exploitation du questionnaire, l'analyse de la première partie des entretiens qui était consacrée à l'exploration des parcours résidentiels et de leurs liens au territoire (questions A1-A8, cf. grille d'entretien en annexe), révèle les évolutions à l'œuvre dans les champs classiques que sont les logiques et stratégies de la périurbanisation, l'organisation des mobilités résidentielles autour du fil rouge de la verdure, et l'ancrage dans le territoire habité. En phase avec d'autres travaux récents menés en France et à l'étranger (Berger, Aragau, Rougé, 2014 ; Fortin et Després, 2008), nous constatons que, loin de correspondre à une relégation subie, la localisation périurbaine des ménages enquêtés relève d'un attachement aux caractéristiques du territoire qui s'hérîte et se transmet.

1. POURQUOI VENIR ?

1.1 LA COMMUNE DE RESIDENCE EST DAVANTAGE QU'UNE RESERVE DE FONCIER ACCESSIBLE

L'évocation des motifs qui ont conduit au choix résidentiel périurbain révèle la persistance de schémas identifiés de longue date, mais aussi les modulations fortes qui les nuancent désormais : les discours mettent ainsi l'accent sur l'attrait des ressources proprement locales, évacuant l'image d'un espace périphérique en tant que choix par défaut par rapport à un espace central rempli et sans foncier disponible, et dont les autres caractéristiques seraient contingentes. La localisation périurbaine ne procède pas de la seule rationalité économique, mais bien d'un attachement au territoire motivé par des considérations plus qualitatives qu'utilitaires.

Certes, l'installation dans le logement actuel relève, dans la quasi totalité des cas, des mécanismes classiques de la dynamique de desserrement : elle correspond à l'agrandissement de la famille et/ou au désir d'accéder à l'habitat individuel, critères qui conduisent systématiquement à prendre davantage de distance par rapport au centre malgré des statuts socio-professionnels relativement variés. Le choix de la commune de résidence relève toujours, pour une large part, de la saisie d'opportunité, et donc d'une forme de contingence et de « hasard » (terme récurrent).

« Qu'est-ce qui vous a fait venir ici ? - Le prix. Le prix des maisons. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« A cause d'un bébé qui arrivait. (...). On avait besoin de s'agrandir et puis on cherchait une maison. Et puis, c'est un peu le hasard. » (Eléonore, Dampierre-en-Yvelines, Vallée de Chevreuse)

« On n'a pas cherché particulièrement Baillet, c'était l'opportunité, on a trouvé un terrain et on a fait construire » (Sinoquet, Baillet-en-France, Carnelle)

Les réponses au questionnaire confirment que le périurbain est l'espace du projet résidentiel accompli grâce à l'éloignement. L'amélioration du cadre de vie est la première raison donnée pour expliquer la venue dans la commune actuelle : 60% des répondants le citent, et même 65% de ceux qui sont installés dans la commune depuis plus de cinq ans, ancienneté qui leur permet de mieux apprécier, et donc de valoriser, ce paramètre. Autre fait intéressant, la dimension cadre de vie est mise en avant par une immense majorité (81%) de ceux dont la commune précédente était située en petite couronne francilienne, phénomène que l'on ne retrouve pas pour les ex-Parisiens. La petite couronne, qui ne dispose ni des attraits parisiens ni des aménités périurbaines (cadre de vie, disponibilité du foncier, espace) est fortement dévalorisée par cette catégorie de périurbains. Un autre clivage oppose les ex-Provinciaux à ceux qui habitaient déjà en Île de France : seuls 45% des ex-Provinciaux sont venus dans l'optique d'améliorer leur cadre de vie, car la raison principale de leur venue dans le périurbain francilien est professionnelle (pour la moitié d'entre eux, contrairement aux Franciliens pour lesquels les raisons professionnelles sont très minoritaires).

Plus classiquement, les autres raisons de l'implantation périurbaine sont l'accès à la propriété (37% des réponses) et le besoin d'un logement plus adapté (26%). Ces critères, importants, sont toutefois très loin derrière le cadre de vie.

Exploitation du questionnaire

[Q5] *Pourquoi êtes-vous venu vivre dans cette commune ? (Vous pouvez cocher plusieurs réponses)*

- Pour avoir un logement plus adapté = 26% ; pour devenir propriétaire = 37% ; pour avoir un meilleur cadre de vie = 60%
- Volonté d'amélioration du cadre de vie plus prononcée pour ceux qui viennent de la petite couronne (81% des répondants contre 59%)

Outre le plébiscite du « meilleur cadre de vie » (dont la mention est aussi un classique de l'évocation des choix résidentiels périurbains), on mesure grâce aux entretiens à quel point cet éloignement du cœur de la métropole ne saurait être assimilé à un renoncement dicté par la contrainte économique, en ce qu'il est toujours également rapprochement. Il permet ainsi de satisfaire d'autres critères de localisation, immédiatement mentionnés à la suite des critères liés à la disponibilité foncière, si ce n'est avant. Parmi ces critères, la récurrence de la proximité de l'emploi rappelle que la dynamique périurbaine n'est plus exclusivement résidentielle non plus qu'une mise à distance (subie ou choisie) des ressources métropolitaines.

« C'est le prix de la maison. C'est aussi parce que j'avais du travail, je ne voulais pas être trop loin. Et ici, il y a la forêt. » (Catherine, Pontcarré, Brie boisée)

« Mon travail était à Noisy-le-Grand. Puis, Marne-la-Vallée, c'est un peu la campagne, puis les prix sont moins chers qu'à Paris. » (Mme Château, Ferrières, Brie boisée)

« Pour le travail de mon mari, il travaillait à Saint-Quentin en Yvelines, et du coup, on trouvait que la région était jolie. » (Elisabeth, Cernay, vallée de Chevreuse)

« Je travaillais chez Disney. Et mon mari voulait qu'on aille à la campagne. » (Agathe, Ferrières, Brie boisée)

« Quand j'ai eu mon premier fils, on est revenu sur Saint-Martin, quand on a acheté cette maison. Déjà, parce que c'est la campagne. » (Maryse, Saint-Martin-du-Tertre, Carnelle)

« J'ai changé d'emploi alors on a cherché à se rapprocher, et puis avec l'arrivée des enfants on a dû déménager. » (Sinoquet, Baillet-en-France, Carnelle)

« Il y avait les parents, et puis il y avait une possibilité de logement. » (Michel, Seugy, Carnelle)

L'exploitation du questionnaire confirme la place de la proximité au lieu d'emploi dans les stratégies résidentielles : si l'arrivée dans la commune est très rarement motivée par un désir de réduire les trajets domicile-travail (y compris pour les personnes qui habitaient déjà en Île de France), en revanche la proximité au lieu d'emploi est un facteur qui compte dans le choix de la commune de résidence, mentionné par 37% des répondants.

Les choix résidentiels montrent une pluralité de déterminants, qui fait écho à la diversification fonctionnelle du périurbain liée au redéploiement d'une partie des emplois métropolitains et à l'arrivée de services et commerces destinés aux habitants. Le choix périurbain n'est que rarement un choix par défaut, c'est-à-dire résultant d'une impossibilité d'accéder à Paris ou à l'agglomération centrale. En revanche, il exprime parfois un rejet de la petite couronne et de son cadre de vie jugé dégradé (densité, congestion, bruit...) sans contrepartie suffisante en termes d'aménités locales ni de proximité aux aménités parisiennes. Les ménages périurbains, on le verra dans la partie suivante, n'ont que peu recours au territoire parisien : dès lors, la densité urbaine de la petite couronne ne présente que des inconvénients.

Les facteurs de localisation mis en avant par les ménages périurbains combinent, à quasi égalité dans le discours et souvent au sein de la même phrase, les éléments classiques de la dynamique de desserrement (le fameux échange de kilomètres contre mètres-carrés) et la valorisation de ressources territoriales propres : proximité d'un emploi, du réseau familial, des activités de loisir... et bien sûr présence des aménités « rurales », systématiquement mises en exergue. Bien davantage que la possession d'un jardin, c'est véritablement tout l'environnement rural et forestier qui est plébiscité et contribue aussi à expliquer la dépréciation de la petite couronne francilienne.

1.2 LA « POSSIBILITE DE LA FORET » AU CŒUR DE L'HABITABILITE PERIURBAINE

Nature et forêt, verdure, campagne, calme et tranquillité, sérénité... La récurrence et la valorisation systématique de ces caractéristiques territoriales dans les discours et dans les réponses au questionnaire font d'elles des attributs indissociables de l'habitabilité périurbaine : loin d'être des facteurs d'attraction « en creux », appréciés après coup et en tant qu'atouts secondaires, c'est au contraire aussi pour eux qu'on vient, et c'est surtout pour eux qu'on reste (ou qu'on envisage de déménager dans une commune présentant des caractéristiques « rurales » similaires).

Exploitation du questionnaire

[Q10] *Pour quelles raisons avez-vous choisi cette commune ? (Vous pouvez cocher plusieurs réponses)*

- Qualité du cadre de vie (79%) et proximité de la nature (69%), très loin devant les autres critères de choix de la commune

« Qu'est-ce qui vous a fait venir ici ? - Le prix. Le prix des maisons.

- Et qu'est-ce qui vous fait rester ici ? - L'environnement, la forêt tout à côté... Le village. »

(Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Qu'est-ce qui vous a décidé à venir ici ? - La campagne, marre du bruit de la ville, puis la scolarité des enfants, on trouvait que c'était plus sympa (...) de les ramener dans des endroits plus verts, avec plus de possibilités qu'on n'a pas nécessairement en ville, ne serait-ce que les sorties, la possibilité de la forêt. » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse)

« C'est privilégié comme coin. Pour les enfants, ils ne sont entourés que de forêts. »

(Catherine, Pontcarré, Brie boisée)

La présence de la nature à proximité immédiate du domicile est une valeur ajoutée encore plus présente dans le discours que la possession d'un jardin. L'environnement forestier n'est pas qu'une toile de fond paysagère. Il est un rempart qui protège des nuisances et de l'extension urbaine, et confère au territoire ces caractères d'« espace protégé », de « cocon », de lieu privilégié pour l'éducation des enfants.

« On est calme. On n'a pas de grands ensembles. (...) C'est une région pavillonnaire et puis maintenant, avec le parc des Trois forêts, si vous voulez, il y a une protection de l'environnement, quoi. » (Michel, Seugy, Carnelle)

« Moi j'adore parce que c'est la campagne, puis vu qu'il y a la forêt, c'est protégé autour. »

(Mme Château, Ferrières, Brie boisée)

« C'est beaucoup plus calme. Il y a beaucoup plus de forêts. On est beaucoup plus serein ici. »

(Gabrielle, Baillet-en-France, Carnelle)

Surtout, la « possibilité de la forêt » est un potentiel gisement d'activités : loin d'être un simple décor, les espaces verts ouverts au public sont investis par les usages et

fréquentés avec régularité. C'est là une dimension essentielle des pratiques habitantes (cf. 2ème partie).

En plus d'être des emblèmes véritablement patrimoniaux qu'il convient de préserver car ils fondent la valeur marchande mais aussi la valeur d'usage de l'espace habité, les espaces verts sont des attributs constitutifs de l'identité périurbaine, qui structurent l'ensemble du parcours résidentiel des ménages et participent de l'appropriation du territoire local. Ce dernier est identifié et même revendiqué comme rural par la très grande majorité des ménages, une contrepartie étant l'expression par les habitants de fortes réticences à la poursuite de l'urbanisation dans le périmètre de leur commune de résidence.

Exploitation du questionnaire

[Q33] *Etes-vous d'accord avec l'affirmation suivante : « J'habite à la campagne »*

Tout à fait d'accord (42%), Plutôt d'accord (46%)

1.3 LES PARCOURS RESIDENTIELS ANTERIEURS SONT DIVERSIFIES MAIS CONSTRUITS AUTOUR DU FIL ROUGE DE LA VERDURE

L'analyse des entretiens et du questionnaire confirme également le constat (effectué sur d'autres terrains, cf. par exemple par Berger et alii, 2012) de la fin du développement périurbain par la seule logique unidirectionnelle de desserrement depuis le centre au profit de logiques plus complexes dont une partie importante a lieu à l'intérieur même de la grande couronne francilienne. Cette dynamique alimente la connaissance du territoire périurbain, et notamment du territoire de proximité, dont on verra la réalité à partir de l'analyse des espaces de vie dans la partie suivante. Elle explique aussi l'attachement à la commune de résidence, et l'investissement dans la vie locale qui sera analysé plus en détail dans les parties suivantes.

Si la proportion des ménages n'ayant jamais déménagé est très faible (seulement 8% parmi les personnes ayant répondu au questionnaire), pour la majorité des ménages rencontrés, le dernier déménagement s'est effectué au sein de la grande couronne ; il ne correspond plus nécessairement au passage de l'agglomération à la campagne, mais plutôt à une translation graduelle de périurbain à périurbain un peu plus lointain. Le questionnaire permet de quantifier le phénomène pour les personnes habitant précédemment en Île de France (qui représentent 92% de notre échantillon) : 70% d'entre eux habitaient déjà en grande couronne.

Exploitation du questionnaire pour les ex-Franciliens

- ❑ [Q7] Commune de résidence précédente : Paris = 9% et PC = 21%
- ❑ 70% des répondants habitaient précédemment en Grande couronne

La reconstitution biographique des divers espaces habités montre que ce dernier changement de domicile est souvent l'aboutissement de parcours résidentiels diversifiés, au sein desquels l'urbain très dense n'est pas un passage obligé. Plus progressif, le passage de l'agglomération à la ville diffuse est multi-étapes (et a parfois été effectué par la génération précédente), avec des échappées lointaines.

« J'ai fait un petit peu toute la France. » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Là, ça fait un an et demi [qu'on vit dans ce logement], mais ça fait trente ans, en fait. Mais on est parti pendant dix ans. En Angleterre et au Japon. Et on est revenus il y a un an et demi » (Béatrice, Dampierre-en-Yvelines, Vallée de Chevreuse)

« On a acheté la maison en 97, on est parti à Porto Rico en 98. On est rentré en 2001. De 2001 à 2006, on a vécu ici. Et ensuite, on est parti à la Réunion, en Bourgogne... » (Agathe, Ferrières, Brie boisée)

Mais l'attrait pour le vert constitue le fil directeur qui donne sa cohérence à la diversité des espaces habités. Les discours font ainsi souvent état d'une familiarité avec la campagne acquise au cours de l'enfance. Les dimensions de la ruralité fondent la lecture rétrospective du parcours résidentiel, faisant du périurbain une sorte de biotope vers lequel inclinent naturellement ses résidents.

« Je suis plutôt habituée au vert, en fait... parce que je viens du Limousin. (...). [Mon mari] vient de Région Parisienne, mais... aussi... il habitait... au vert aussi. » (Eléonore, Dampierre, Vallée de Chevreuse)

« Mon enfance et mon adolescence ? Plutôt à la campagne, dans des villages, mon conjoint également. » (Elisabeth, Cernay, Vallée de Chevreuse)

« J'ai habité toute mon enfance et adolescence à Signy-Signets, un petit village en Seine et Marne. (...). En fait, mon mari et moi nous avons été élevés tous les deux en maison avec jardin, donc [si avoir un jardin aujourd'hui est primordial], c'est pas que parce qu'on a des enfants en bas âge, c'est parce que ça correspond à notre cadre de vie, à celui dans lequel on a été élevé. »- Cécile, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 42 ans, mariée, hôte

« On trouvait que c'était plus sympa, nous venant de la campagne, de ramener les enfants dans des endroits plus verts. » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse)

On observe également quelques cas de « retour au pays ». Même si ce cas de figure est relativement rare, le questionnaire montrant que seulement 6% des personnes

interrogées déclarent avoir voulu se rapprocher du lieu où elles avaient grandi, on constate que ce phénomène structure certaines représentations et certains discours sur le territoire.

« Je vois bien, par rapport aux écoles, je croise de temps en temps des gens qui étaient à l'école avec moi, qui emmènent leurs enfants, aujourd'hui, comme moi. Donc, c'est des gens qui sont restés ou revenus, comme moi. » (Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

Plus largement que ce phénomène de retour dans la commune d'enfance, plusieurs enquêtés inscrivent l'ensemble de leurs pérégrinations résidentielles dans un secteur relativement restreint, d'échelle assimilable à un département (mordant par exemple sur la petite couronne) ou beaucoup plus limité. Au sein de ce secteur, ils ont connus plusieurs types d'espaces et différents gradients de densité. C'est souvent à cette échelle de secteur que se déploie le territoire de référence identitaire.

« J'ai grandi en Seine et Marne, j'ai grandi à Roissy en Brie, je suis allé à l'école à Roissy en Brie. (...) Je suis né dans cette région, donc je ne peux pas l'oublier, c'est radical » (Antilles, Pontcarré, Brie boisée)

L'opposition ville-campagne, si elle reste structurante des représentations, se dilue au profit d'une gamme plus graduée de territoires, d'un système de lieux, proches ou lointains, plus ou moins denses, associant la campagne, le bourg, la petite ville, la commune voisine en pleine expansion... Dans cet ensemble, les ressources abondent : le choix de localisation périurbaine ne rime plus avec mise à distance et acceptation de parcours plus longs pour remplir les différentes fonctions du quotidien (en lien avec un recours nécessaire à l'agglomération lointaine pour ce faire). Tous les discours soulignent l'abondance des ressources proches pour faire ses courses, se divertir... à condition bien sûr d'être motorisé. C'est là un élément de permanence, accepté parce qu'il conditionne le maintien à distance des nuisances urbaines.

3. POURQUOI RESTER ?

Si le retour au centre n'est pas (plus ?) l'horizon virtuel des couples qui se défont, (ou de façon véritablement marginale : Dodier, 2007b), qui vieillissent (Aragau, Morel-Brochet, 2010) ou dont les enfants grandissent², c'est que les ressources périurbaines disponibles dans et autour de la commune de résidence sont désormais suffisantes. Le périurbain est devenu le lieu d'une certaine « permanence territoriale » (Berger, Aragau, Rougé, 2012), se démarquant même en cela des espaces plus centraux où le renouvellement des populations est perçu comme plus important. Il constitue un repère stable sur le temps long, celui de plusieurs générations, et impose une logique à la complexité des parcours résidentiels en les faisant converger vers un territoire porteur de sens. Le périurbain génère un attachement

² Loin d'en faire un motif de relocalisation, quelques mères de famille relèvent toutefois que, s'il y a « tout sur place » pour les enfants en bas âge, les choses se compliquent à l'entrée au collège, le maillage de ces équipements étant plus générateur de contraintes en matière de mobilité. Optimiser la sectorisation est d'ailleurs un sujet de discussion important pour la puissance publique locale.

qui s'hérite et se transmet, même s'il n'est pas toujours l'espace effectivement habité tout au long de la vie. Il est le lieu de l'ancrage, le lieu où l'on revient, et les quelques rêveries d'évasion s'incarnent d'ailleurs dans des espaces qui en conservent les caractéristiques.

3.1 VARIATIONS AUTOUR D'UN MODE D'HABITER

L'espace périurbain n'apparaît plus consacré à une portion du cycle de vie et aux familles avec enfants en bas âge. Son offre de logements s'est diversifiée³. C'est un espace « à maturité », capable d'absorber les aléas de l'existence et les recompositions de la cellule familiale. La dissolution de celle-ci est insuffisante à fonder des velléités de retour en zone beaucoup plus dense, même dans le cas d'un parcours résidentiel ayant fait la part belle à l'agglomération.

On trouve ainsi dans les entretiens plusieurs cas de divorce ou de veuvage. Christine, désireuse de trouver un logement plus petit et moins isolé suite au décès de son mari, a quitté sa commune rurale pour emménager dans le bourg proche de Viarmes (Carnelle), mais toujours en maison individuelle. De même, à la mort de son mari, Claude a emménagé dans une maison plus petite, tout en demeurant sur la commune de Chevreuse qu'elle n'envisage pas de quitter :

« Si jamais je devais déménager, ça serait pour rester à Chevreuse, par exemple, pour une question d'âge, prendre un appartement à Chevreuse, ça serait peut-être plus pratique, mais ça serait toujours dans le même esprit : Chevreuse. » (Claude, Chevreuse, Vallée de Chevreuse)

Un dernier exemple est particulièrement illustratif : dans une autre commune de la Vallée de Chevreuse, une mère de famille est restée dans le logement familial après le décès de son mari, dont elle a conservé la voiture alors qu'elle-même ne conduit pas. La voiture conserve une valeur d'usage grâce aux voisins qui peuvent l'utiliser tout en véhiculant sa propriétaire. A moyen terme et à l'occasion du départ de son aîné, la jeune veuve envisage d'emménager dans un logement moins cher, mais prospecte à cet effet dans les secteurs proches.

« Il y a quelques appartements, ici, qui sont en rez-de-chaussée. Ils ont un petit jardin à l'extérieur. Donc, ça, oui, je veux bien. Là, dans le coin, il y a des F2, des F3 (...) donc quelque chose de plus petit, qui n'est pas trop cher, oui. Dans le coin. Parce qu'il y a le projet, aussi, de construction d'autres logements sociaux et accès à la propriété, ici, sur le Mesnil. Oui, ça pourrait m'intéresser plus tard, c'est vrai. » (Amina, Mesnil-Saint-Denis, Vallée de Chevreuse)

Outre le volontarisme politique, ce processus de diversification/adaptation de l'offre résidentielle passe par des mécanismes que les résidents identifient comme notables dans

³ Le diagnostic du SCOT de la Brie boisée constate par exemple que la part des logements collectifs est passée de 7,3% du parc de résidences principales en 1990 à 15,6% en 1999, tandis que l'offre locative a été multipliée par 2 sur la même période.

l'évolution de leur territoire : sont ainsi mentionnées des dynamiques de division de propriétés ou de parcelles qui participent de la mise sur le marché de produits plus accessibles, une occasion que certains enquêtés ont saisie.

« Il y a beaucoup, comme partout, de... séparations de terrains... pour construire plusieurs maisons là où, avant, il n'y en avait qu'une. Ça, ça se fait beaucoup. Des divisions, ça se fait beaucoup. » (Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

« On a choisi cette maison-là, d'une part, parce qu'elle était scindée en deux, qu'il y avait une partie qui est en location... donc, du coup, ça participe au remboursement du prêt. Donc, ça, c'était un montage financier qu'on a cherché dès le début. C'était notre premier critère. »
(Ibid.)

« On est tombé sur une occasion, en fait, c'est une maison qui est coupée en deux appartements et on a le jardin qui est en commun. Donc, on le partage mais on a quand même un jardin, du coup c'était le bon compromis. » (Mireille, Ferrières, Brie boisée)

Le tissu périurbain présente donc une forme de plasticité qui lui permet d'évoluer de façon très progressive vers davantage de diversité, voire de densité. Résider dans le périurbain peut ainsi prendre diverses formes en fonction des étapes de l'existence, même si c'est bien la maison/jardin (éventuellement sous forme partagée ou sous celle d'un appartement en rez-de-jardin) qui reste la norme dominante, la quintessence du mode d'habiter. Plus de 80% des ménages ayant répondu au questionnaire habitent une maison disposant d'un jardin ou d'une cour. Cependant, ce mode d'habiter est auto-caractérisé par un appétit pour la ruralité qui va bien au-delà du jardin : cet appétit est non seulement comblé par le territoire résidentiel à bien des niveaux (de la qualité de l'air à une forme d'atmosphère sociale), mais en plus il l'est sans impliquer un renoncement aux aménités « urbaines » nécessaires pour se projeter dans le long terme.

« Quand j'ai perdu mon mari, j'ai dit : je vais aller à Paris. Et puis un jour, je suis allée à Paris, l'été... enfin, au mois de juin. Il faisait beau. Ça sentait mauvais. Ça... ça sentait les voitures. J'ai dit : je ne pourrai jamais habiter à Paris. Parce que... à la limite, je suis à côté. Donc, si vous voulez, j'ai tous les avantages de Paris, sans... sans les inconvénients. » (Christine, Viarmes)

3.2 LA CAMPAGNE TOUT AUTOUR, LA VILLE TOUTE PROCHE... « ICI, NOUS AVONS TOUT CE QU'IL NOUS FAUT »

Conséquence de la diversification des parcours résidentiels, les ménages rencontrés ne sont pas des néo-ruraux, susceptibles d'être déstabilisés par un choix dont ils n'auraient pas évalué les implications en termes de mode de vie. Si la dualité entre ville et campagne structure les discours, avec le renvoi dos à dos de ces deux géo-types, cette catégorisation

ne recoupe pas forcément l'opposition frontale entre une campagne idéalisée et une ville rejetée⁴.

« Dans les deux cas, il y a des avantages et des inconvénients. »

Les nombreuses références aux figures de la « campagne » et du « village » s'accompagnent d'une approche plus pragmatique et démythifiée. Le village existe, avec ce qu'il offre et n'offre pas, mais il ne comble pas toutes les aspirations.

« Les points négatifs que je vous donne, il faut en avoir conscience avant d'emménager, c'est tout. On le savait avant de venir ici. » (Flora, Favières-en-Brie)

« Il faut bien y réfléchir, et d'ailleurs, c'est pour cela qu'avant d'acheter ici, nous avions loué. » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte)

En revanche, les résidents périurbains ont le sentiment d'avoir trouvé en toute connaissance de cause le compromis idéal, maîtrisé et durable, entre urbanité et ruralité. Si le sentiment de vivre à la campagne est ainsi très largement partagé puisque revendiqué par 88% des répondants au questionnaire, il se combine avec une large satisfaction (71%) quant à l'accès aux emplois, commerces et services du quotidien, montrant que la ville fait néanmoins partie intégrante des territoires du quotidien. Le compromis périurbain repose sur les ressources offertes par les pôles qui maillent désormais la grande couronne et offrent tout le nécessaire à proximité.

« Il y a tout ce qu'il faut. On n'a pas besoin de sortir de Viarmes pour la vie quotidienne... »
(Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

Exploitation du questionnaire

[Q33] Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes :

J'habite à la campagne :

Tout-à-fait d'accord = 42% ; plutôt d'accord : 46%

Plutôt pas d'accord = 10% ; pas d'accord du tout : 2%

Là où je vis, j'ai facilement accès aux commerces et services dont j'ai besoin au quotidien :

Tout-à-fait d'accord = 23% ; plutôt d'accord : 47%

Plutôt pas d'accord = 18% ; pas d'accord du tout : 11%

La campagne constitue la première couche enveloppant le domicile et faisant barrage aux nuisances ; mais la « grande » ville est tout à côté, que référence soit ici faite aux polarités d'une vingtaine de milliers d'habitants dispersées dans un rayon d'une quinzaine

⁴ Les ménages enquêtés ne s'estiment d'ailleurs pas différents des citoyens, ni plus, ni moins, ni véritablement différemment concernés par les problématiques environnementales (cf. partie 3)

de kilomètres (Ozoir-la-Ferrière, Roissy-en-Brie, Marne la Vallée, Rambouillet...) ou à l'agglomération parisienne.

« [Ma commune] a tout pour plaire parce que ce n'est pas une grosse commune, elle a quand même beaucoup de services publics ou de commerçants, elle n'est pas très loin de l'autoroute, on est encore dans un contexte un peu campagnard, mais ceci dit, on prend les transports et on se retrouve en ville, où on peut sortir. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Ça reste un village assez calme (...) et en même temps on n'est pas trop loin d'une station RER, il y a toutes les commodités, (...) ça lie le paisible et le pratique en même temps. » - Cécile, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 42 ans, mariée, hôtesse

« C'est vraiment comme à la campagne tout en étant à une heure de Paris » (Eléonore, Dampierre, Vallée de Chevreuse)

« C'est une qualité de vie, car on n'est quand même pas loin de la ville, tout en étant en dehors de la ville. On est entouré de forêts. » (Claude, Chevreuse, Vallée de Chevreuse)

« Donc, là, je suis en ville. Je garde quand même la campagne (...). Donc, je voulais être à la campagne... avec... en ville pour pouvoir aller acheter mon pain, etc. Donc, si vous voulez... là, j'ai trouvé ça... Je suis vraiment en centre-ville. J'ai un jardin. Je n'ai pas hésité. Toutes les conditions étaient requises d'un coup, là. » (Christine, Viarmes, Carnelle)

Ce compromis entre ruralité et urbanité est équilibré, et les résidents plaident pour sa conservation. Etabli pour le plus grand bénéfice de tous, ses termes doivent rester stables. 70% des répondants au questionnaire se déclarent défavorables à l'accueil de population supplémentaire sur leur commune, même dans la perspective d'accueillir en parallèle davantage de commerces et services.

Exploitation du questionnaire

[Q33] Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes :

J'aimerais que ma commune augmente un peu sa population pour accueillir davantage de commerces et services :

Tout-a-fait d'accord = 14% ; plutôt d'accord : 16%

Plutôt pas d'accord = 40% ; pas d'accord du tout : 30%

« S'il y avait plus, ça gênerait le côté petit village (...); il y a assez de centres commerciaux aux alentours, on n'a pas besoin de ça ici. » (Cécile, Ferrière-en-Brie, Brie boisée)

L'appréciation portée sur l'évolution de l'environnement est également positive dans la quasi-totalité des discours⁵.

« Je vous disais quand on est arrivé, il n'y avait rien de rien, on était entouré de champs. Puis, il y a eu des commerces qui ont ouvert (...), il y a vraiment un petit centre qui s'est créé. Puis, il y a plus de constructions, il y a eu aussi la construction d'un équipement sportif, d'une salle des fêtes. Et, j'allais oublier, il y a surtout eu une nette amélioration de l'offre de bus. »
(Bernard, Baillet-en-France, Carnelle)

Les résidents apprécient le renforcement de l'armature commerciale de secteur (dans un rayon d'une dizaine de kilomètres autour du domicile), ainsi que le déploiement d'une offre de loisirs (particulièrement sur le terrain de la Brie boisée qui bénéficie de l'offre de la ville nouvelle, du centre commercial du Val d'Europe aux piscines et cinémas). Ils énoncent clairement l'importance que revêt à leurs yeux le fait que ce renforcement se fasse à distance de leur propre commune de résidence : combinée à la maîtrise de l'urbanisation dans l'environnement proche du domicile, cette évolution aux alentours renforce l'attrait du compromis périurbain ; mais que l'environnement résidentiel, assimilé au territoire communal, vienne à se modifier, et le compromis risque la rupture. Comme l'a analysé Eric Charmes (2011), le projet politique produit par les résidents périurbains pour leur commune est axé sur la préservation d'un cadre résidentiel valorisé et relativement coûteux : ces exigences malthusiennes se sont imposées à la fin des années 1990 en Ile-de-France, à la faveur de l'évolution du rapport de force entre agriculteurs (qui gagnent à rendre leurs terrains constructibles) et nouveaux arrivants. Quelques modifications restent acceptables : développement modéré du bâti, sous forme peu dense, et surtout ouverture d'un petit supermarché qui peut alors faire valoir une logique de proximité dans la reconfiguration des pratiques d'achat.

« [Depuis l'ouverture du casino de Ferrières-en-Brie] Je ne vais plus jamais au centre commercial de Noisy-le-Grand. » (Josiane, Ferrières, Brie boisée)

L'évolution de l'armature périurbaine de commerces et services telle que dévoilée par Motte-Baumvol (2007)⁶ rencontre donc les aspirations des résidents, dont le profil de

⁵ Les exceptions sont largement concentrées sur Carnelle Pays-de-France et viennent souligner la trajectoire un peu spécifique de ce terrain qui se démarque par ailleurs sur d'autres plans, comme il sera analysé dans la suite du rapport. Les discours y sont très contrastés, certains exprimant le sentiment d'une dégradation de l'armature commerciale comme de la desserte en transport en commun et évoquant l'avènement d'une commune-dortoir, tandis que d'autres rejoignent la tonalité dominante du « tout ce qu'il faut à proximité ». Ces opinions contrastées renvoient à des évolutions territoriales différenciées entre communes, mais pas à l'opposition entre les deux bassins de vie du nord (bassin de vie de Viarmes) et du sud (bassin de vie de Paris) de la communauté de communes. Les critères de différenciation semblent liés à l'âge et à l'ancienneté de la présence sur le territoire, qui rendent moins acceptables les changements liés au passage de la ruralité à la périurbanité ? Ailleurs, les rares discours faisant état d'une rareté voire d'une raréfaction des ressources territoriales émanent au contraire de ménages installés depuis peu (moins de deux ans), cf. partie 3 sur le processus d'ancrage.

consommation tend à se caractériser par le recours aux grandes et moyennes surfaces alimentaires ou spécialisées plutôt qu'aux très grands centres commerciaux (Bouleau, Mettetal, 2014).

La priorité reste le maintien d'une ambiance « de village », caractérisée par le faible nombre d'habitants. Quelquefois évoquées, les fermetures de petits commerces et services de proximité sont à l'occasion déplorées, mais elles ne suffisent pas à entamer l'impression dominante qui est celle d'une permanence et d'un équilibre (à l'exception du terrain de Carnelle).

« Le maire de Pontcarré a fait tout ce qu'il pouvait pour conserver un petit peu cette option de village, avec des commerces de proximité, parce qu'on a absolument tout dans le village pour vivre. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Sinon, non, ce village, il a quelque chose de très bien, c'est qu'à mes yeux, il est très statique. Il n'évolue pas. » (Béatrice, Dampierre, Vallée de Chevreuse)

« Non, la commune n'a pas changé. Les commerçants sont les mêmes que quand nous sommes arrivés [en 1998] » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Il faut pas que ça évolue trop, sinon ça ne va plus pour l'école. » (Pontcarré, Catherine)

Ces changements, fermetures ou mutation servicielle des commerces traditionnels fréquemment présentée comme en décalage avec les besoins des habitants, sont toutefois des sujets de préoccupation pour la puissance publique locale⁷.

« Il y a des agences immobilières qui se sont créées et qui n'étaient pas là. (...). Qu'est-ce que c'est qui s'est créé... Alors, il y en a, on ne les voit pas parce qu'ils n'ont pas de boutiques, mais il y a des professions libérales qui font chez eux, des esthéticiennes. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

Enfin, la satisfaction pour la localisation résidentielle actuelle repose aussi sur la proximité au réseau familial et amical. Les réponses au questionnaire montrent que 20% des répondants ont pris en compte la proximité à la famille et aux amis dans leur choix résidentiel, et qu'une majorité d'entre eux considèrent qu'ils vivent à proximité de ces réseaux qui constituent souvent des ressources précieuses dans l'organisation du quotidien.

⁶ Entre 1990 et 1999, pour les communes de la grande couronne francilienne situées entre 20 et 40 km de Paris (nos trois terrains) : maintien des commerces/services de proximité, progression des grandes surfaces (supermarchés ou hypermarchés)

⁷ Ce point est par exemple soulevé en conseil municipal à Ferrières-en-Brie (2 mars 2012), l'Assemblée s'inquiétant de la disparition des commerces de bouche au profit des banques et agences immobilières et réaffirmant sa volonté de maintenir l'équilibre en faisant respecter les stipulations contractuelles de la convention d'attribution des locaux commerciaux de septembre 2004.

Exploitation du questionnaire

[Q33] Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes :

- Je vis à proximité de mes amis et de ma famille
Tout-a-fait d'accord = 15% ; plutôt d'accord : 47%
Plutôt pas d'accord = 24% ; pas d'accord du tout : 14%

3.3 REPARTIR ? PEUT-ETRE... MAIS PLUS LOIN DE LA VILLE, TOUJOURS

Les ménages rencontrés comme ceux interrogés par questionnaire ne font que rarement état d'un projet de déménagement à court ou moyen terme : seulement 25% des personnes ayant répondu au questionnaire l'envisagent.

Et lorsqu'il est envisagé, le déménagement est le plus souvent lié à des raisons pratiques : au fait que le logement n'est plus adapté, que la commune offre un mauvais accès aux transports en commun ou encore à un changement professionnel. Par contre le cadre de vie n'est presque jamais en cause, non plus que le manque d'activités ou encore les dépenses de transport.

Exploitation du questionnaire

[Q7] Envisagez-vous de changer de logement dans les cinq prochaines années ?

- Non : 75% ; oui : 25%

[Q12] Si oui, pour quelle(s) raison(s) ?

- Logement inadapté (coché dans 32% des cas) ; mauvais accès aux TC (26%) ; autre raison (26%) ; changement professionnel (23%)
- Dépenses de transport trop élevées (7,7%) ; manque d'activités (5%) ; qualité du cadre de vie (3,8%) ; commune trop isolée (13%) ; manque de commerces (16,7%)

A plus long terme, le départ est parfois envisagé mais cet horizon reste virtuel. Dans cet exercice de projection, les discours témoignent, en écho à la complexification des trajectoires résidentielles antérieures, d'une diversité géographique de la gamme des possibles résidentiels (un peu toute la France, sans détermination précise). Reste qu'il s'agit presque systématiquement, pour cette nouvelle et *a priori* dernière étape du parcours résidentiel, de s'éloigner encore davantage de la grande agglomération, soit pour plus de ruralité, soit pour rejoindre une petite ville extérieure au bassin francilien qui offrira davantage d'aménités tout en maintenant la possibilité d'habiter en maison individuelle.

Les potentielles relocalisations résidentielles privilégient donc les critères qui caractérisent déjà l'espace habité : le calme et le vert. La fuite de la congestion, des

nuisances d'une infrastructure routière proche et plus largement des dysfonctionnements de la grande agglomération est aussi un ressort à l'œuvre. Toute relocalisation se ferait donc à caractéristiques « rurales » constantes, voire approfondies, ce qui n'est pas sans poser le problème d'une désaffectation possible des espaces périurbains au développement mal maîtrisé.

« Ça sera loin du bruit, oui, ça c'est sûr. » (Josiane, Ferrières, Brie boisée)

« En province et encore plus dans la nature. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Si, effectivement, on a envie de vivre ailleurs ou même, peut-être, d'aller un peu plus en province, ça restera ce style de vie. On ne retournera pas en ville, au cœur de Paris. » (Gabrielle, Baillet, Carnelle)

Mais lorsque le projet est un tant soit peu concret, ancré dans un futur moins lointain ou même dans un passé récent, un critère prédomine : le maintien d'un réseau social fortement territorialisé.

« [Après le divorce] Je suis restée ici parce que des voisins gentils, charmants (...) Il y a beaucoup de gens qui restent les mêmes (...). Donc on se connaît très bien » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Je voulais rester dans la région, parce qu'en fin de compte, ben, les amis sont là. » (Christine, Viarmes, Carnelle)

« Nous sommes maintenant attachés, on a nos repères, nos amis, nos connaissances, nos petites activités, on fait pas mal de choses dans la commune. » (Sinoquet, Baillet, Carnelle)

Enfin, un départ envisagé à long terme ne signifie pas rupture des liens avec un territoire qui est devenu dans les représentations le territoire où l'on rentre chez soi, l'élément stable dans des parcours résidentiels riches en mobilité, le lieu où la famille et les amis, même lointains, peuvent être accueillis, sur des temporalités variables.

« On garde la maison quoiqu'il arrive [même si départ pour d'autres horizons]. Ça sert de référence aussi pour les enfants. Ils savent qu'on peut revenir là. C'est psychologique. » (Agathe, Ferrières, Brie boisée)

« Je voulais une maison avec une grande pièce... J'ai cinq petits enfants. Bon, à l'époque, je n'en avais pas tout à fait autant... et je voulais pouvoir les recevoir, sinon ils ne viennent pas. » (Christine, Viarmes, Carnelle)

En forçant le trait, on peut même imaginer que, inversant le processus classique, la résidence principale tend à devenir résidence secondaire (si ce terme a du sens dans le contexte d'un habiter fondamentalement multi-territorial). Quoi qu'il en soit, le périurbain offre une certaine stabilité, liée notamment à la propriété d'une maison suffisamment vaste pour accueillir plusieurs générations, tous les petits enfants, nés ou à venir, un parent en difficulté, bref à même de répondre sur le long terme aux besoins d'une cellule familiale à géométrie mouvante.

CONCLUSION

De l'analyse des mobilités résidentielles passées ou projetées, il ressort que l'installation dans le périurbain procède d'un choix de long terme. Le périurbain francilien se construit désormais d'une part avec l'arrivée de Provinciaux (en général lors d'un changement professionnel) et d'autre part, à l'échelle métropolitaine, par des mobilités résidentielles principalement internes à la grande couronne et qui, à chaque étape, éloignent un peu plus les ménages du cœur de l'agglomération (Paris et la petite couronne). Contrairement à certains quartiers agglomérés⁸, le périurbain n'est pas un espace de transit consacré à une étape interstitielle du projet de vie. C'est un espace d'enracinement. A cet enracinement résidentiel correspond une excellente connaissance du territoire environnant et de ses ressources, un processus de constitution de réseaux de sociabilité de proximité et l'adhésion à un mode de vie, éprouvé et pratiqué chaque jour sur des périmètres que l'analyse des territoires fréquentés et mobilités quotidiennes va à présent nous permettre de préciser.

BIBLIOGRAPHIE

Aragau C., Morel-Brochet A. (2013) « L'ancrage résidentiel périurbain à l'épreuve du vieillissement », in Membrado M., Rouyer A. (dir.), *habiter et vieillir, vers de nouvelles demeures*, Erès, Toulouse, 278 p.

Berger M., Aragau C., Rougé L. (2012). « Du périurbain aux périurbains. Diversification sociale et générationnelle dans l'ouest francilien », *Pouvoirs Locaux*, n°94, p. 58-64.

Berger, M., Aragau, C., Rougé, L. (2014). Vers une maturité des territoires périurbains? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien. *EchoGéo*, (27).

Bouleau M., Mettetal L. (2014), La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités, Note rapide de mobilité n°646.

Charmes E., 2011, *La ville émietlée*, PUF, Paris.

Cousin, B. (2014). Entre-soi mais chacun chez soi. Actes de la recherche en sciences sociales, 204(4), 88-101.

Dodier R. (2007a). Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains » ? *Noréis* 202 | 2007/1.

Dodier R. (2007b) Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives, *Annales de la recherche urbaine* n°102.

Dodier R. (2007c) Temporalités périurbaines : des navettes pendulaires à la fluidité et au conflit, *Espace populations sociétés*, 2007/2-3, 305-316.

⁸ Cf. notamment les espaces péricentraux « refondés » résultant de grandes opérations immobilières de rénovation totale, qui accueillent des résidents dont le départ à court ou moyen terme est planifié dans une large majorité des cas (Cousin, 2014).

Fortin, A., Desprès, C. (2008). Le juste milieu : représentations de l'espace des résidents du périurbain de l'agglomération de Québec. Cahiers de géographie du Québec, 52(146), 153-174.

Motte-Baumvol B. (2007) Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne Norois, 205, 53-66.

CHAPITRE 2 - LES BASSINS DE VIE DES PERIURBAINS : DECRYPTAGE PAR LES MOBILITES QUOTIDIENNES

L'analyse des principaux lieux d'activités des habitants de nos trois communautés de communes révèle une structuration des bassins de vie relativement similaires dans les trois territoires d'analyse. Si le statut d'activité (notamment le fait d'avoir ou pas un emploi) et la taille de la structure familiale induisent nécessairement des différences entre les habitants, nous constatons que la vie périurbaine se déploie pour l'essentiel dans des archipels structurés par les grandes polarités de la grande couronne francilienne, en particulier les villes nouvelles et les centralités anciennes, comme l'ont aussi montré des travaux sur l'Ouest francilien (Bonin-Oliveira et *al.*, 2014). En revanche, les liens avec le cœur de l'agglomération, et notamment Paris, sont limités et en perte de vitesse, y compris pour le travail. Enfin, dès que l'offre locale le permet, la commune de résidence constitue un lieu très important du déploiement des activités quotidiennes, qui ne se limite pas au « barbecue » dominical.

D'un point de vue méthodologique, les entretiens nous ont permis d'exprimer les activités effectuées par les ménages durant la semaine et le week-end en fréquence et en kilomètres en évaluant les distances à partir de « Via Michelin ». Ces données ont ensuite été utilisées pour réaliser des diagrammes d'inscription spatiale par ménage informant à la fois sur les distances moyennes parcourues, le type d'activité, les fréquences mensuelles et les modes de transport utilisés. Le graphique ainsi construit donne à voir une photographie rapide de l'inscription spatiale des pratiques de chaque ménage sur le territoire, révèle l'existence ou non d'un fort ancrage local et précise également quelles activités sont inscrites localement et lesquelles sont génératrices de kilomètres parcourus. La comparaison avec les données recueillies dans les questionnaires, centrées sur l'identification des communes les plus pratiquées en fonction du type d'activité par grand motif (courses alimentaires, courses de vêtements et bricolage, loisir, santé et visite à des amis et à la famille), et les données des Enquêtes Globales Transport (EGT) de 2010 montrent, par ailleurs, une forte convergence avec les entretiens. Ces différents matériaux nous permettent de montrer les logiques de fréquentation, et notamment de révéler la spécialisation des différents « archipels » qui composent le bassin de vie des périurbains Franciliens, et la faiblesse des liens avec la centralité métropolitaine. Ils permettent aussi de distinguer trois idéaux-types associés à la périurbanité dans les discours des habitants.

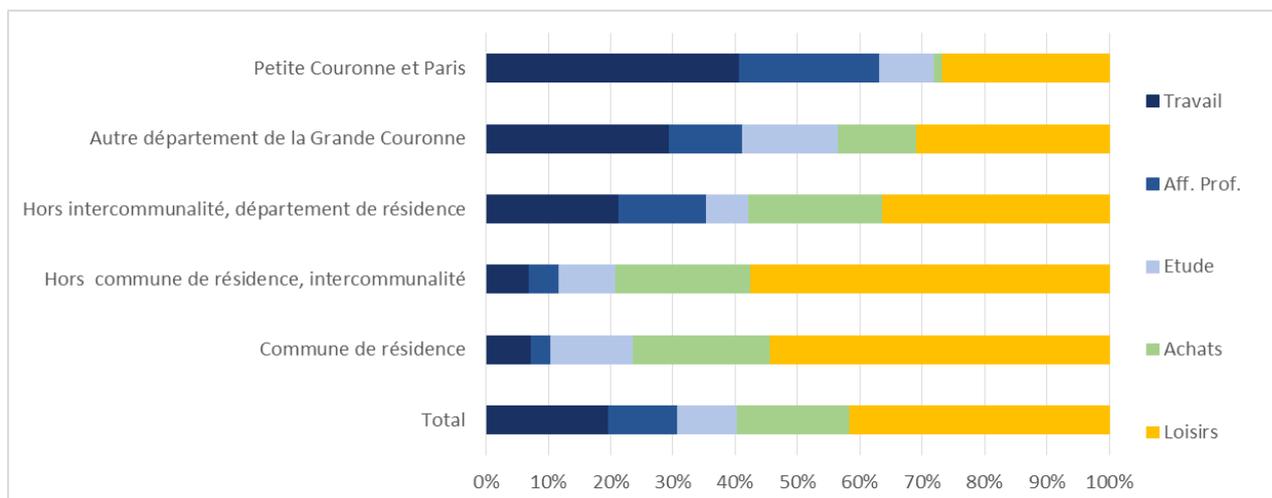
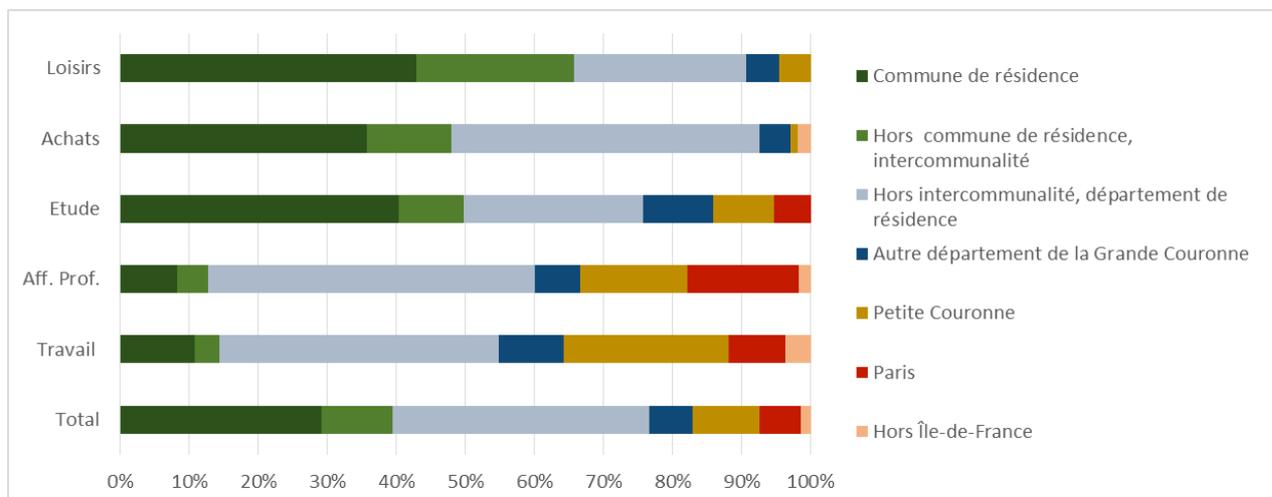
1. DES BASSINS DE VIE SPECIALISES ET HIERARCHISES, FORMANT UN « ARCHIPEL »

Nos résultats s'inscrivent dans la lignée d'un certain nombre d'études récentes réalisées sur le périurbain (Cailly, 2008 ; Dodier, 2012). Certaines d'entre elles, ayant pour terrain d'étude l'Ile-de-France, montrent notamment que depuis les années 1990 le périurbain a connu « une mutation progressive de ses espaces » (Bouleau, Mettetal, 2014). Il présente aujourd'hui une certaine « maturité » (Rougé, 2004 ; Rapport Puca 2012) et se recompose aussi bien dans ses formes, son offre, que dans les pratiques de ses habitants. On assiste en particulier à un « ancrage » de plus en plus fort à l'échelle du territoire de proximité (Rougé, 2012 ; Bonnin-Oliveira, 2012 ; Bouleau, Mettetal, 2014), qui implique de nouvelles pratiques de mobilité et un nouveau rapport à la voiture (qui sera explicité dans le chapitre suivant).

À la lecture des différents diagrammes construits à partir des entretiens et des réponses au questionnaire, trois échelles d'inscription spatiale des mobilités et donc des activités effectuées hors du domicile se distinguent : d'abord un rayon de 5 kilomètres à partir du centre de la commune de résidence, puis les pôles intermédiaires spécialisés distants de 5 à 15 kilomètres de la commune et enfin Paris intramuros.

Si l'on observe les fréquences, les activités réalisées au sein de la commune sont fréquentes et correspondent principalement aux activités de loisir liées à la nature, la visite à des amis et à la famille, les courses de proximité et les activités liées à la santé. En effet s'ils sont implantés dans la commune, le médecin et la pharmacie sont également régulièrement fréquentés. L'échelle intermédiaire est fréquentée de façon hebdomadaire, enfin les déplacements pour Paris sont plus exceptionnels, 4 à 5 fois par an, et correspondent principalement à des déplacements de loisirs (voire de tourisme) ou des déplacements pour raison médicale (pour accéder à des équipements de pointe et des spécialistes). Ces résultats sont corroborés par les données de l'EGT de 2010 qui montrent un net partage des lieux fréquentés en fonction des motifs de déplacement, la commune de résidence étant importante pour les loisirs, les études (école primaire) et certains achats. Les figures 2.1 et 2.2 ci-après, construites à partir des données de la dernière EGT, confirment bien la faible place de Paris et de la petite couronne, dans la vie quotidienne des périurbains franciliens, exception faite des activités professionnelles (domicile-travail et autres déplacements liés au travail), beaucoup moins disséminées sur le territoire francilien que les autres activités du quotidien.

Figures 2.1 et 2.2 : Lieux de réalisation des activités des habitants de nos trois territoires d'étude en 2011



Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs des auteurs.

À partir des diagrammes issus des entretiens, quatre types de bassins de vie ont été identifiés. Ils sont illustrés ci-après par des schémas eux-mêmes complétés des diagrammes par enquêtés inscrivant leurs pratiques dans les bassins de vie concernés. Les quatre types sont les suivants :

(1) Les personnes ayant un bassin de vie « ancré localement » présentent une mobilité locale très importante au sein même de la commune, légèrement présente à l'échelle intermédiaire et quasi absente pour Paris. Ces personnes ont recours à plusieurs modes de transport : voiture, vélo et marche, mais pratiquent surtout régulièrement la marche pour se déplacer ;

(2) Les personnes ayant un bassin de vie à « double amplitude locale et intermédiaire » inscrivent leurs pratiques au sein de la commune, mais surtout dans les

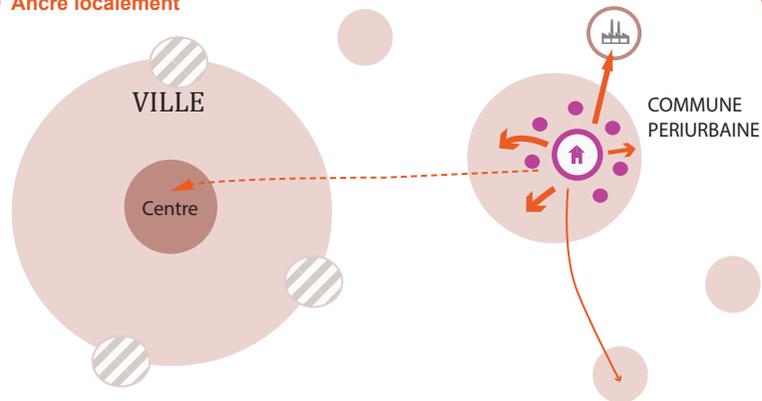
polarités secondaires situées à proximité de leur commune d'échelle intermédiaire que nous venons de définir précédemment. Ces enquêtés ont un moindre recours à la marche que le profil précédent. Leur lieu de travail se situe principalement à une dizaine de kilomètres de leur commune ;

(3) Les personnes présentant un bassin de vie à « double amplitude locale et éloignée » ont pour particularité une faible fréquentation des polarités secondaires à proximité de la commune, mais se rendent fréquemment dans les zones attractives des villes nouvelles et à Paris. Leur lieu d'emploi est principalement situé entre 30 et 50 kilomètres du lieu de résidence, principalement en première couronne ou dans Paris. Ces enquêtés utilisent des modes de déplacement variés et sont ceux qui pratiquent le plus l'inter-modalité entre la voiture et les transports collectifs ferroviaires en particulier pour se rendre à Paris ;

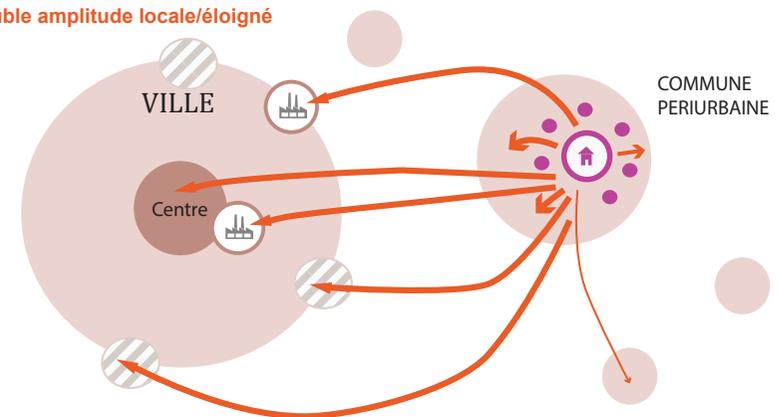
(4) Les personnes ayant un bassin de vie « nébuleux » et qui inscrivent leurs déplacements aux trois échelles identifiées précédemment : l'échelle locale de la commune, l'échelle intermédiaire et Paris. Leur lieu d'emploi est situé majoritairement dans les villes nouvelles ou dans les communes avoisinantes du lieu de résidence. Les distances domicile/travail parcourues oscillent entre 10 et 30 kilomètres. Ce profil se caractérise également par son utilisation supérieure à celle des autres profils des transports collectifs ferroviaires.

QUATRE TYPES DE BASSIN DE VIE

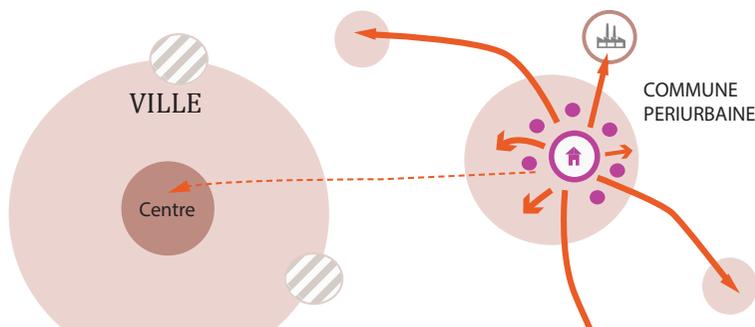
1 Ancré localement



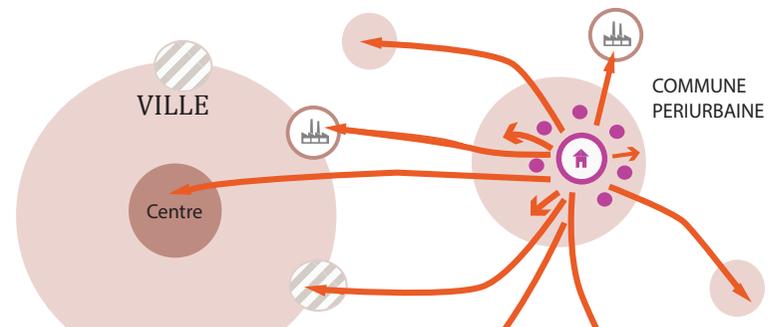
3 Double amplitude locale/éloigné



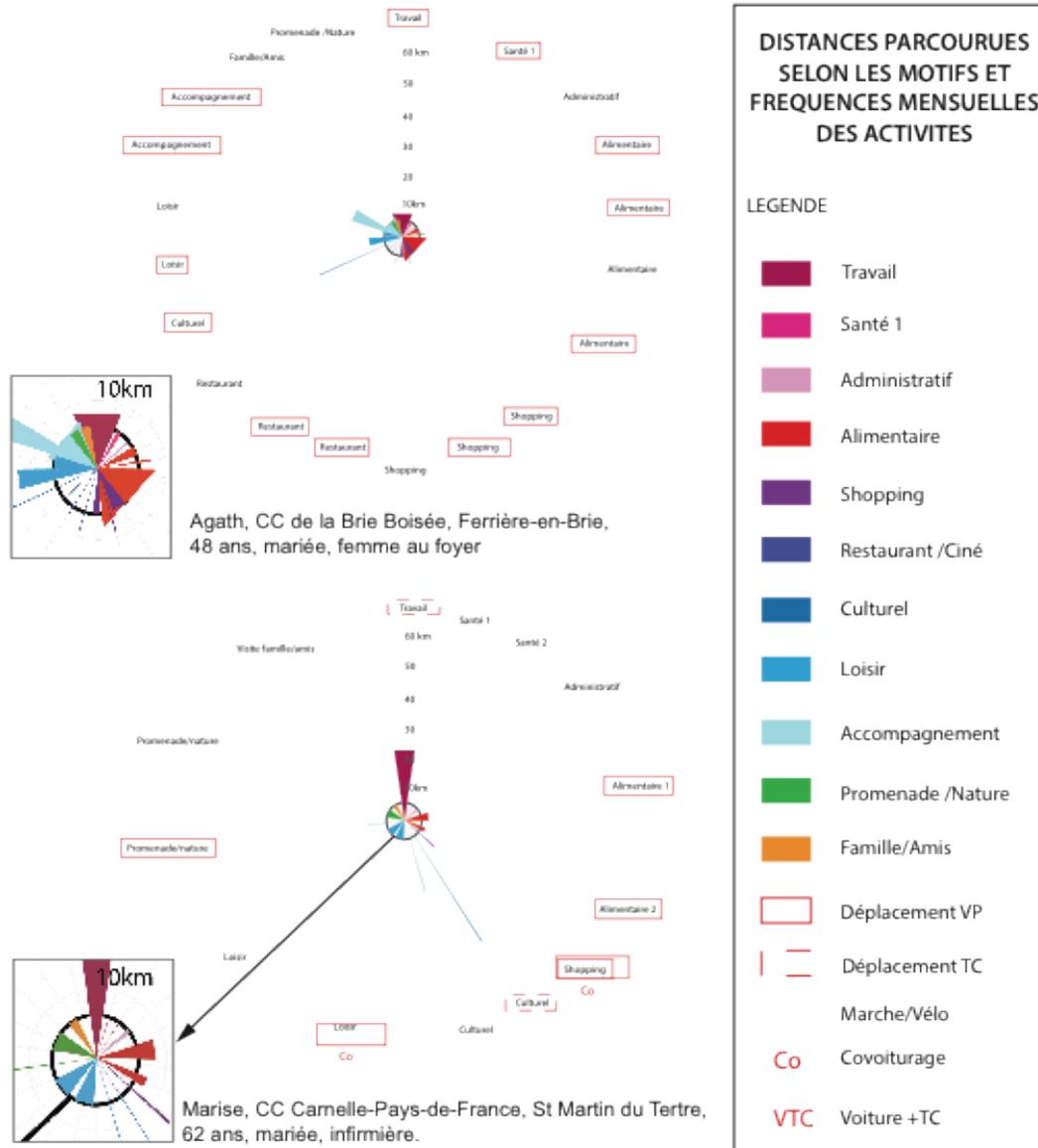
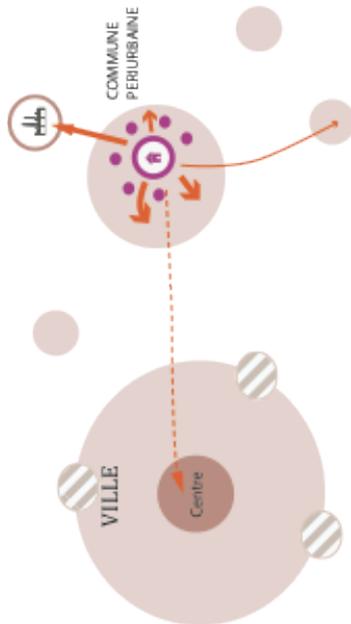
2 Double amplitude locale/intermédiaire



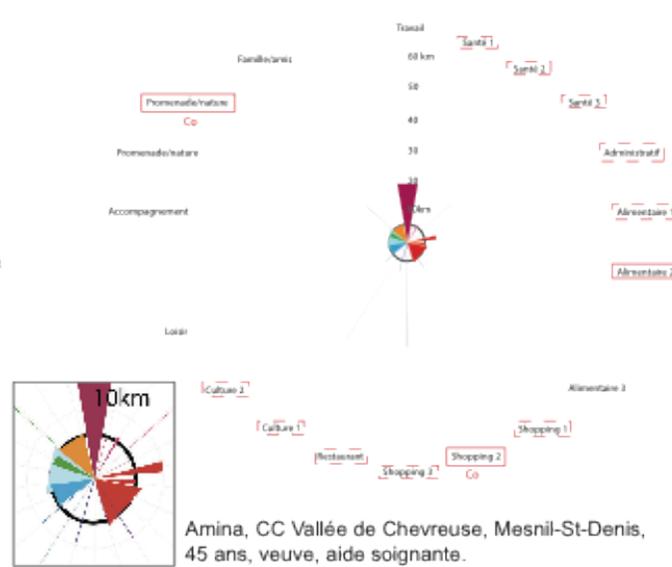
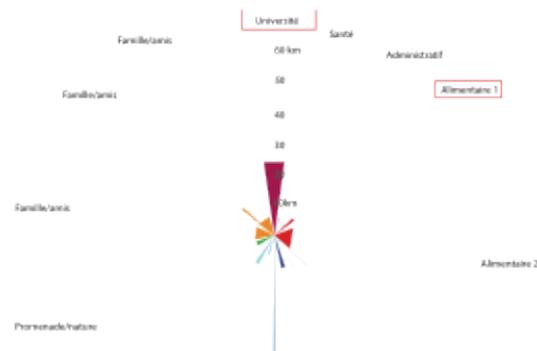
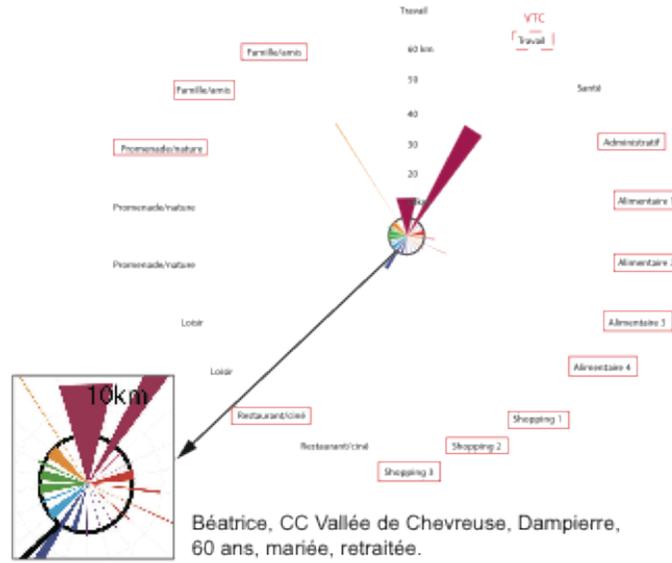
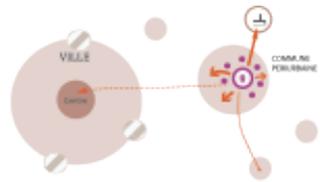
4 Nébuluse



1 Ancré localement



1 Ancré localement

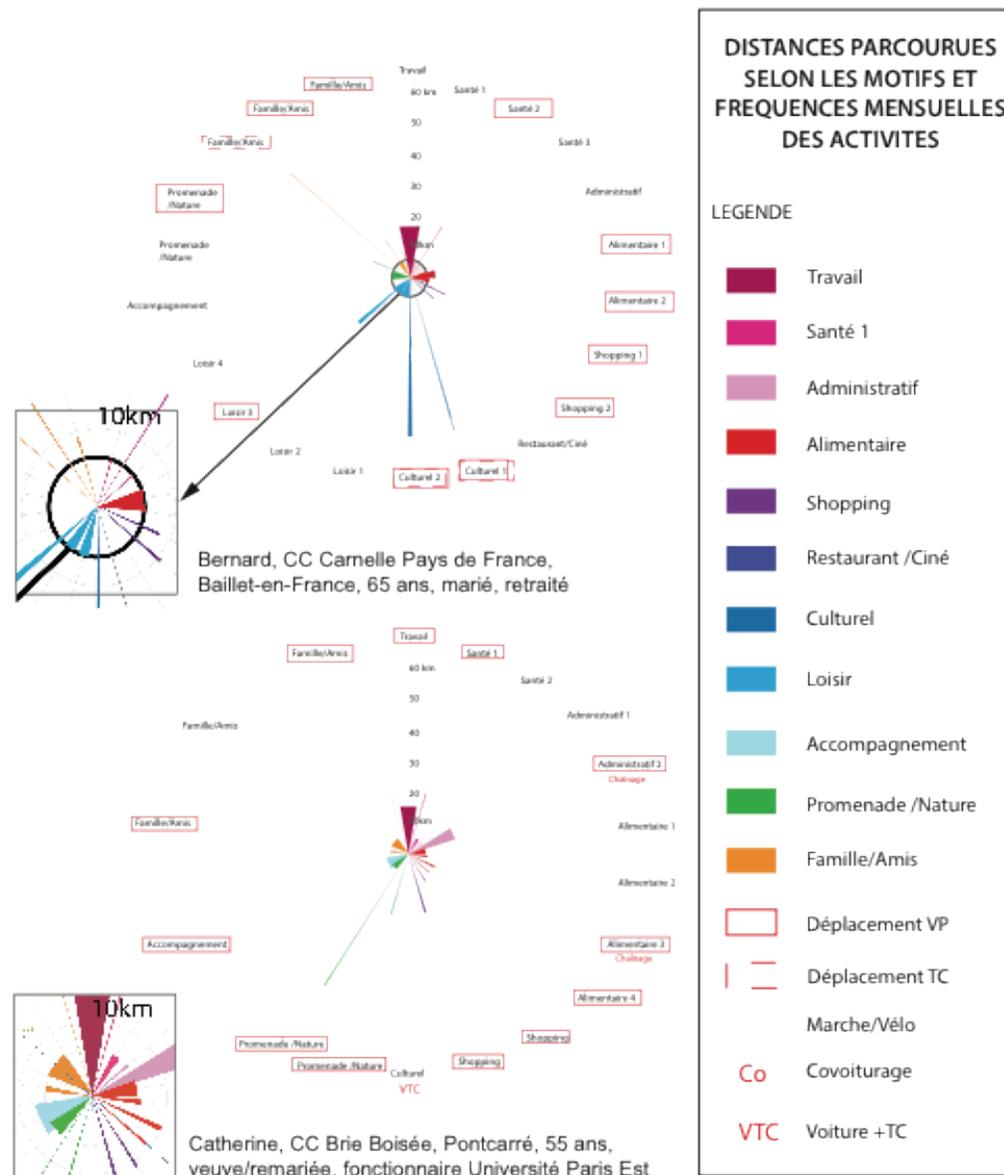
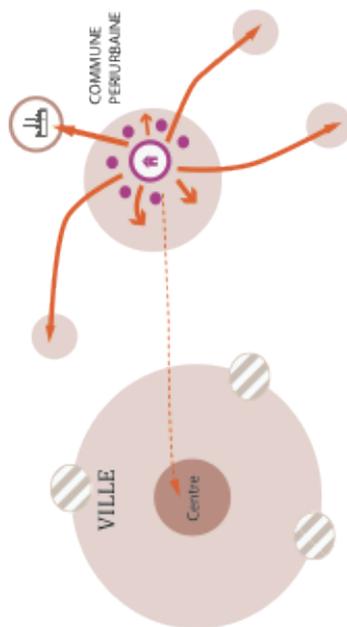


DISTANCES PARCOURUES SELON LES MOTIFS ET FREQUENCES MENSUELLES DES ACTIVITES

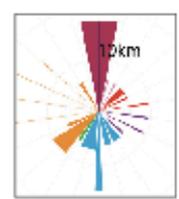
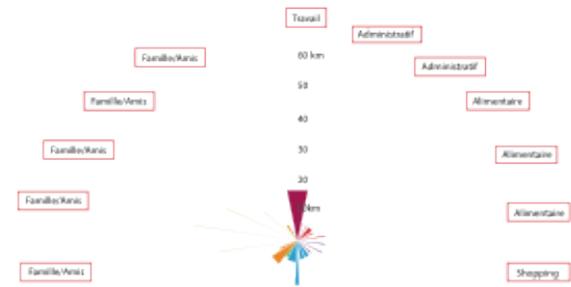
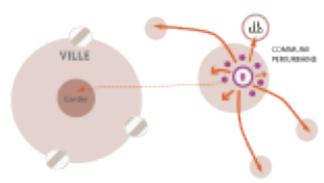
LEGENDE

- Travail
- Santé 1
- Administratif
- Alimentaire
- Shopping
- Restaurant /Cinéma
- Culturel
- Loisir
- Accompagnement
- Promenade /Nature
- Famille/Amis
- Déplacement VP
- Déplacement TC
- Marche/Vélo
- Co
- VTC

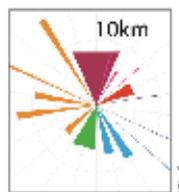
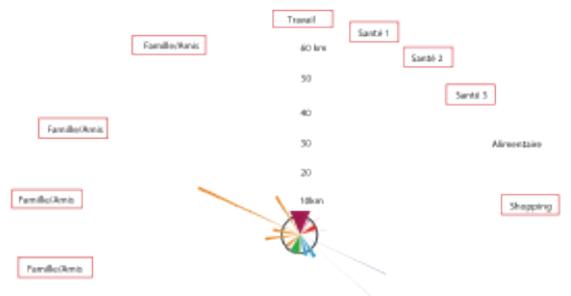
2 Double amplitude locale/intermediaire



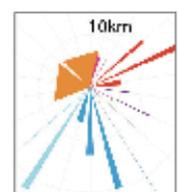
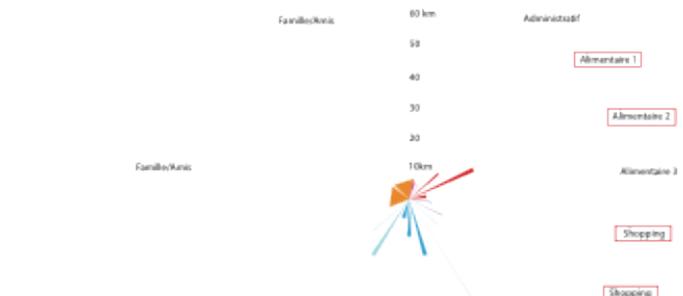
2 Double amplitude locale/intermediaire



M-Christine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 45 ans, mariée, secrétaire.



Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, Institutrice



Josée, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 82 ans, veuve, retraitée

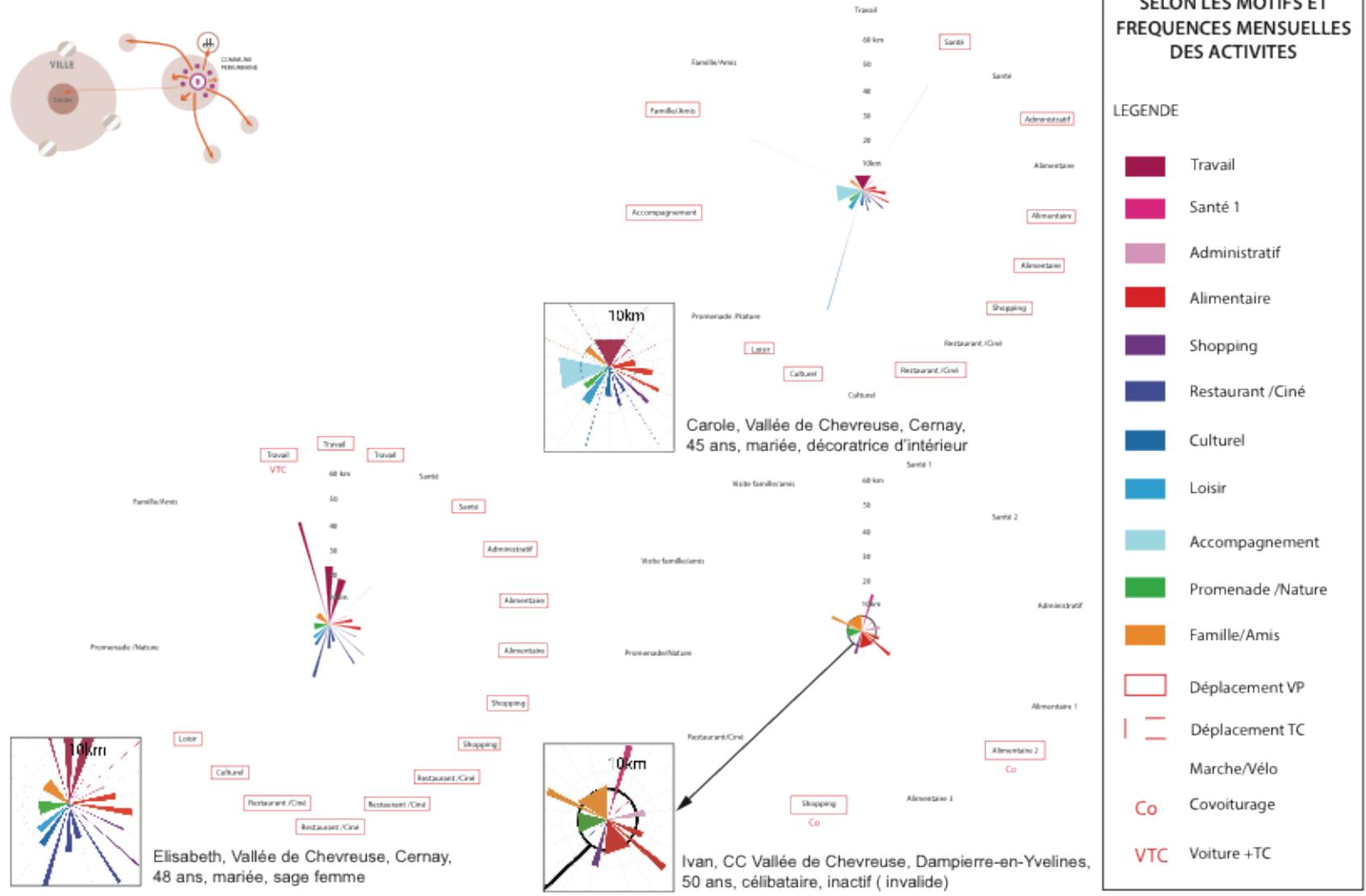
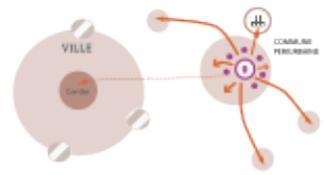
DISTANCES PARCOURUES SELON LES MOTIFS ET FREQUENCES MENSUELLES DES ACTIVITES

LEGENDE

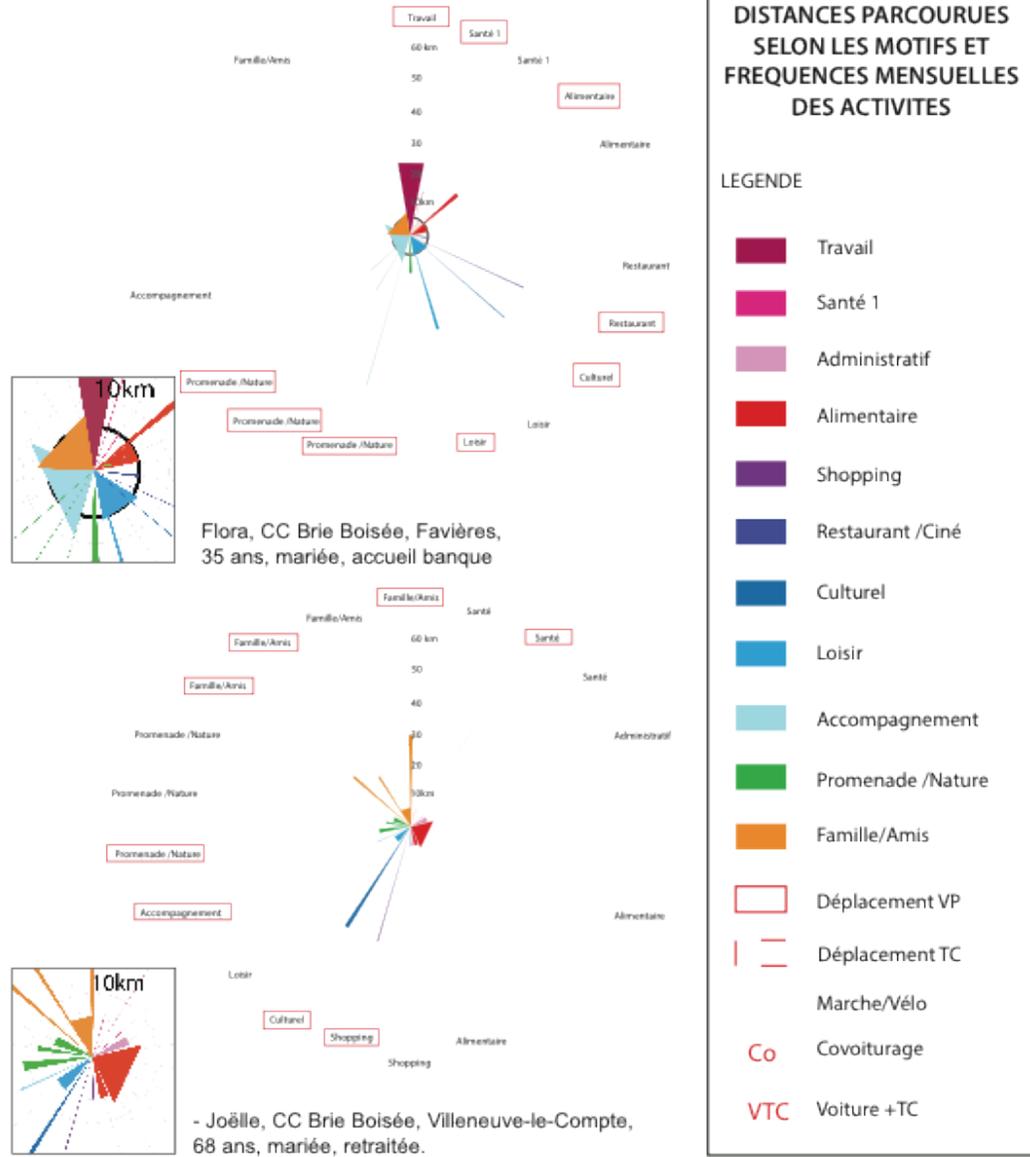
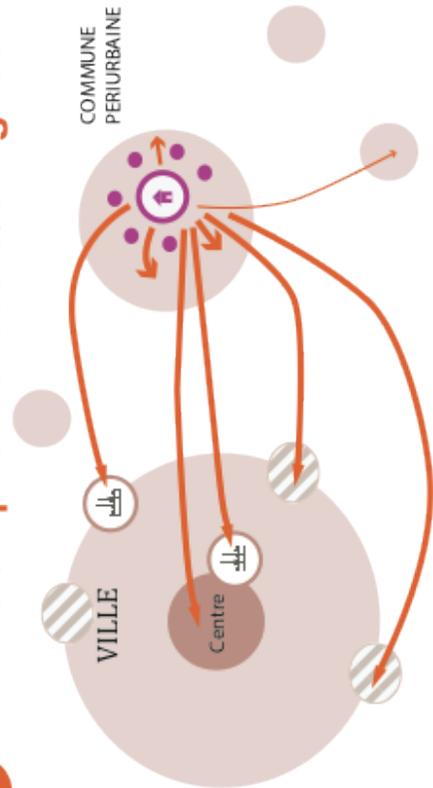
- Travail
- Santé 1
- Administratif
- Alimentaire
- Shopping
- Restaurant /Ciné
- Culturel
- Loisir
- Accompagnement
- Promenade /Nature
- Famille/Amis

Déplacement VP
 Déplacement TC
 Marche/Vélo
 Covoiturage
 Voiture +TC

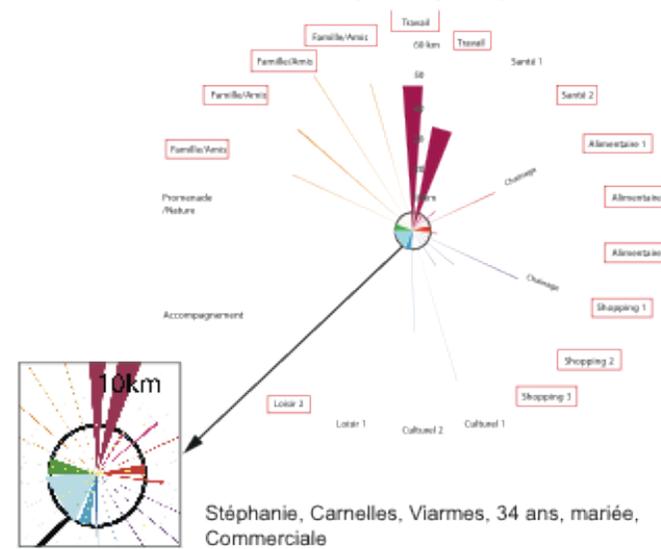
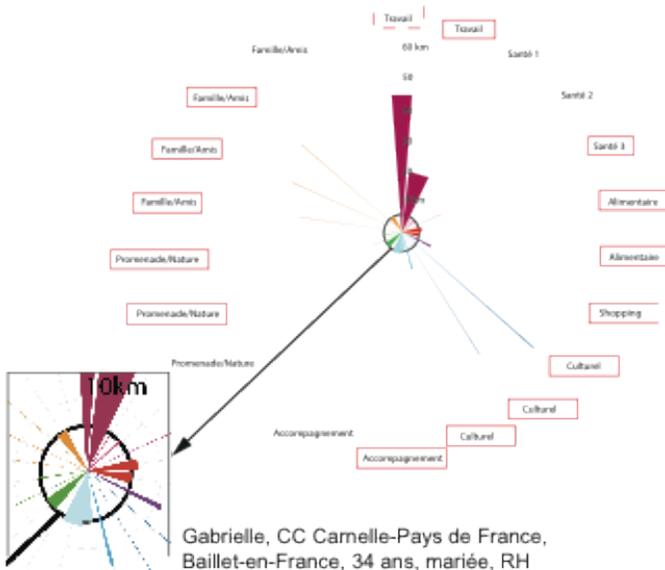
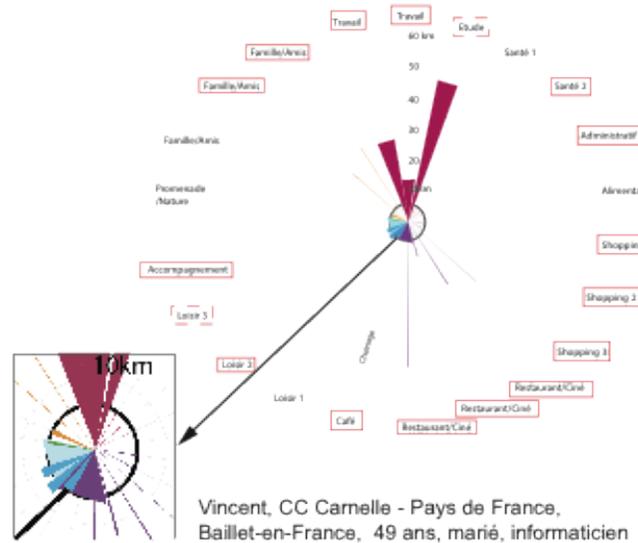
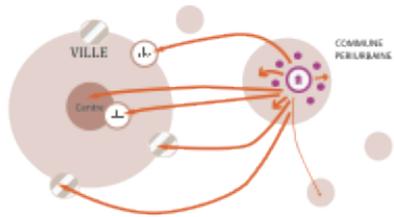
2 Double amplitude locale/intermediaire



3 Double amplitude locale/éloignée



3 Double amplitude locale/éloignée

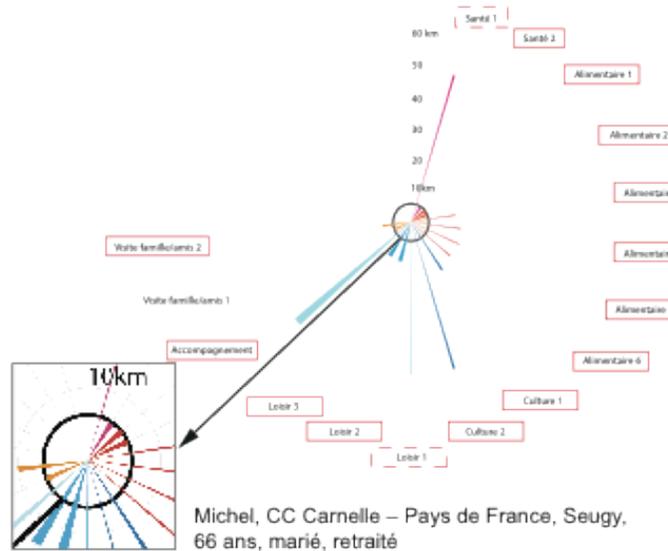
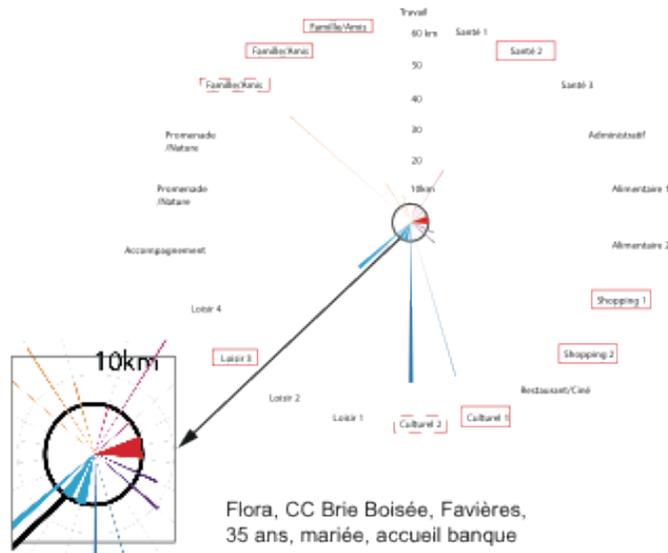
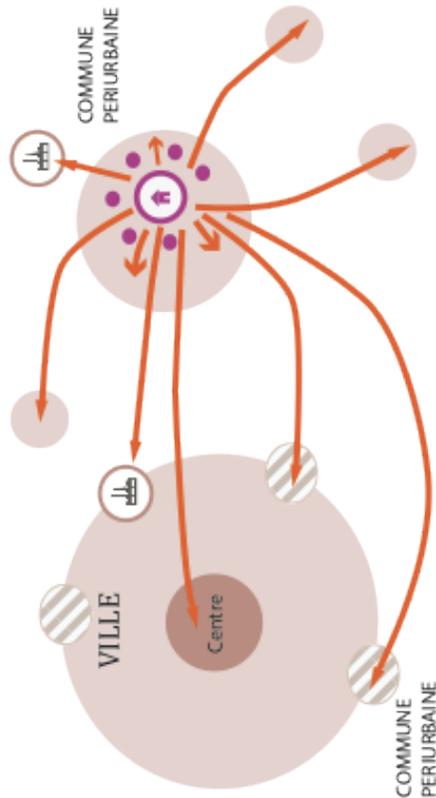


DISTANCES PARCOURUES SELON LES MOTIFS ET FREQUENCES MENSUELLES DES ACTIVITES

LEGENDE

- Travail
- Santé 1
- Administratif
- Alimentaire
- Shopping
- Restaurant /Ciné
- Culturel
- Loisir
- Accompagnement
- Promenade /Nature
- Famille/Amis
- Déplacement VP
- Déplacement TC
- Marche/Vélo
- Covoiturage
- Voiture +TC

4 Nébuleuse

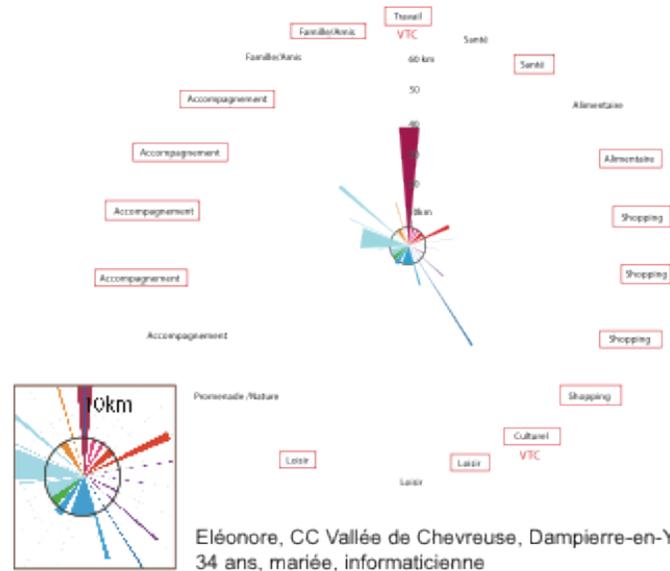
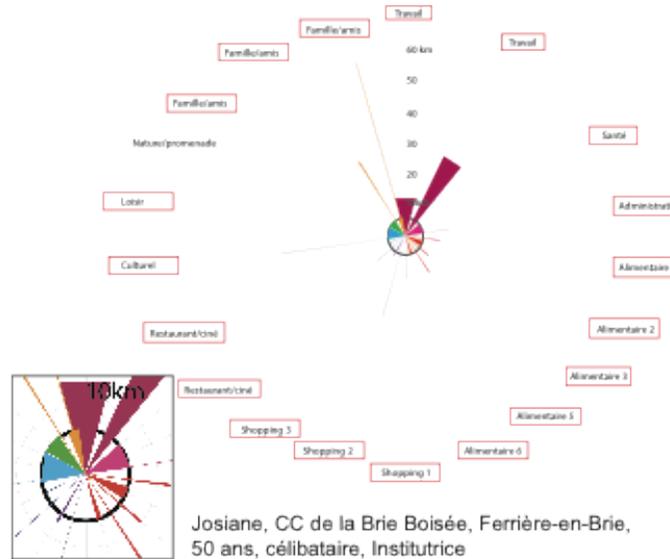
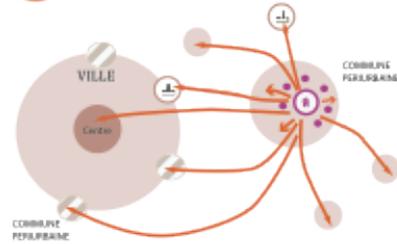


DISTANCES PARCOURUES SELON LES MOTIFS ET FREQUENCES MENSUELLES DES ACTIVITES

LEGENDE

- Travail
- Santé 1
- Administratif
- Alimentaire
- Shopping
- Restaurant /Ciné
- Culturel
- Loisir
- Accompagnement
- Promenade /Nature
- Famille/Amis
- Déplacement VP
- Déplacement TC
- Marche/Vélo
- Covoiturage
- Voiture +TC

4 Nébuleuse



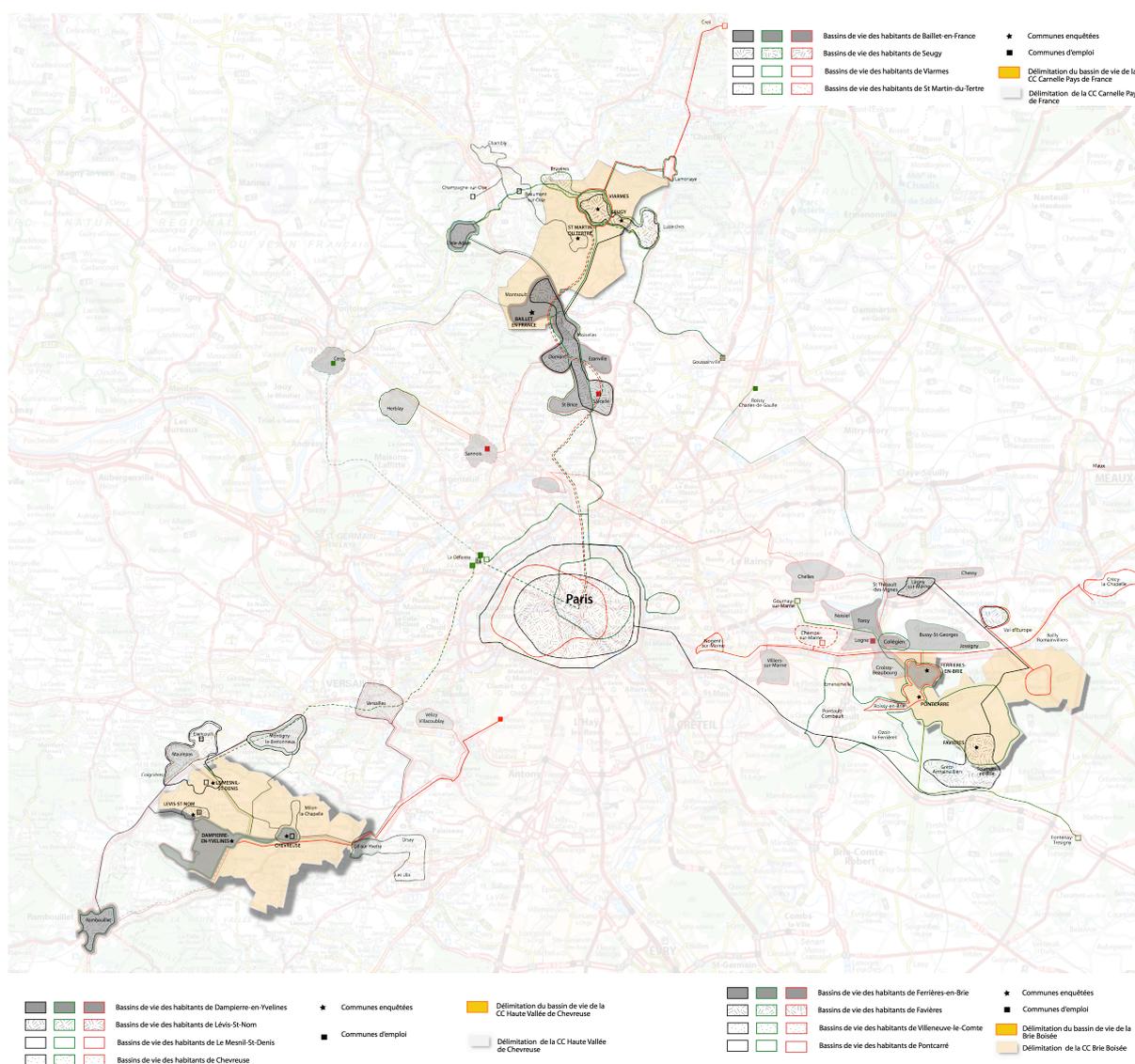
DISTANCES PARCOURUES SELON LES MOTIFS ET FREQUENCES MENSUELLES DES ACTIVITES

LEGENDE

- Travail
- Santé 1
- Administratif
- Alimentaire
- Shopping
- Restaurant /Ciné
- Culturel
- Loisir
- Accompagnement
- Promenade /Nature
- Famille/Amis
- Déplacement VP
- Déplacement TC
- Marche/Vélo
- Covoiturage
- Voiture +TC

À partir de ces diagrammes, nous avons pu cartographier spatialement les bassins de vie des pratiques quotidiennes de chacun des enquêtés. Le cumul de ces bassins de vie individuels nous a permis de dessiner les bassins de vie des habitants de chaque communauté de commune et de repérer les pôles attractifs de l'agglomération francilienne à proximité des trois communautés de commune (carte 2.1). Ces résultats ont également été confrontés à la carte représentant les fréquences par motif des déplacements des enquêtés ayant répondu au questionnaire (carte 2.2) : les communes pratiquées par les enquêtés lors des entretiens correspondent bien aux communes fréquentées selon les motifs relevés à partir du questionnaire.

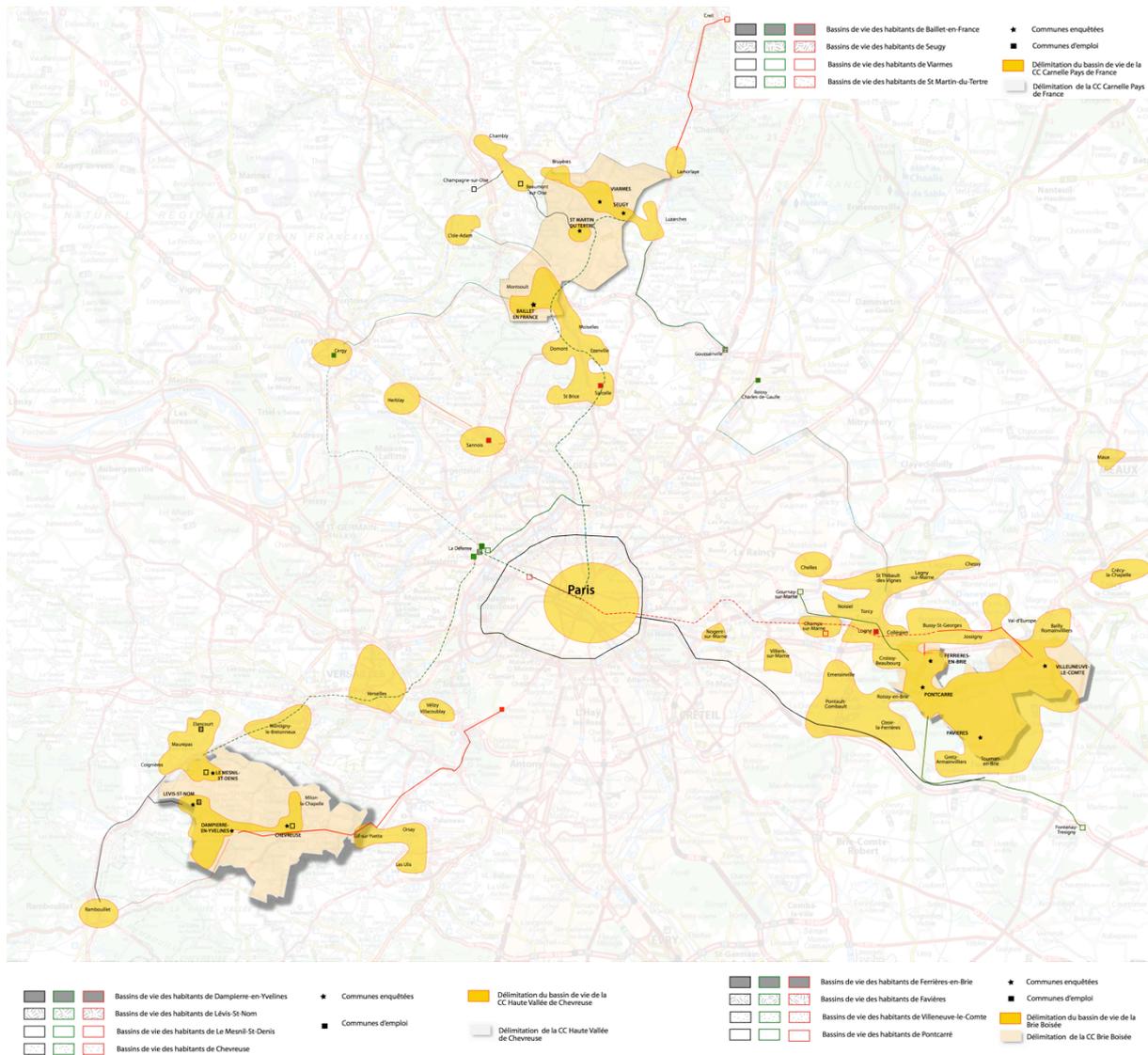
Carte 2.1 : Cartographie des bassins de vie des habitants des trois communautés de communes à partir des entretiens



La carte 2.1 permet par ailleurs d'observer des dynamiques non repérables sur les cartes issues du questionnaire car elles regroupent l'ensemble des lieux pratiqués par les

répondants et non pas motif par motif. Les déplacements des lieux de travail sont, en revanche, représentés par des carrés relativement discrets afin de ne pas interférer sur la forme du bassin de vie des pratiques quotidiennes en dehors du domicile-travail.

Carte 2.2 : Cartographie des bassins de vie des habitants des trois communautés de communes à partir des questionnaires



(1) Il est intéressant de voir que les bassins de vie (en jaune) ne correspondent pas au périmètre des communautés de commune (en rose pâle). S'ils ne se superposent que très peu à Carnelle Pays de France et la Haute Vallée de Chevreuse, le bassin de vie des habitants de la Brie Boisée recouvre en revanche une bonne part du périmètre de la communauté de commune, mais s'étend au-delà

(2) Un des objectifs de ces cartes était de repérer l'influence du lieu de travail sur la définition du bassin de vie et la pratique du chaînage. Cette dernière, bien que minoritaire, est effectivement repérable sur la carte lorsqu'on observe des lieux pratiqués nettement plus éloignés du bassin de vie et positionnés près du lieu de travail ou le chemin pour s'y

rendre⁹. Les activités réalisées sont alors principalement celles des courses alimentaires et, dans une moindre mesure, de la pratique sportive. À titre d'exemple, on observe l'intégration de la commune de Sannois dans le bassin de vie des habitants de Carnelle Pays de France en raison de la pratique d'une activité sportive d'un enquêté de Viarmes sur la commune de son lieu de travail. Un autre résultat intéressant est d'observer les lieux d'emploi de nos enquêtés. Un certain nombre d'entre eux travaille finalement à moins de 10 kilomètres de leur lieu de résidence.

2. LA VARIETE DES RESSOURCES DE LA COMMUNE DE RESIDENCE

La commune de résidence n'est pas, pour la majorité des habitants, le territoire principal de réalisation de leurs activités, en particulier en semaine. D'après le questionnaire, 77% des personnes sortent souvent de leur commune en semaine¹⁰, et elles sont encore 55% à le faire durant le week-end. S'il n'y a pas de différence en fonction du sexe, en revanche l'âge est un critère discriminant. En semaine, les 31-64 ans sont la tranche d'âge la plus concernée par les activités extra-communales, notamment en raison de leurs activités professionnelles, tandis que le week-end la proportion de ceux qui déclarent sortir souvent de leur commune diminue sensiblement avec l'âge.

Exploitation du questionnaire

[Q16] En général, est-ce que vous sortez de votre commune ?

Pendant la semaine

Souvent : 77% ; Parfois : 19% ; Rarement ou jamais : 4%

Pendant le week-end

Souvent : 55% ; Parfois : 38% ; Rarement ou jamais : 7%

⁹ Ce type de résultat est plus difficilement repérable à partir de données quantitatives car ces pratiques à la fois minoritaires et plus dispersées sur le territoire n'ont pas de récurrences assez importantes pour apparaître sur les cartes issues du questionnaire (que nous présenterons ci-après). Par ailleurs, à partir du questionnaire, il est difficile de relever les effets de chaînages et une fois cartographiées ces informations ne sont plus repérables. C'est une des raisons pour laquelle, nous avons porté une attention particulière lors des entretiens à relever la chronologie spatio-temporelle des déplacements.

¹⁰ A ce propos, l'analyse de l'EGT 2010 confirme que 74% des résidents sortent de leur commune de résidence un jour moyen de semaine. Il y a 9% de résidents immobiles et 17% de résidents « stables », c'est à dire pour lesquels la mobilité s'inscrit exclusivement à l'intérieur de la commune de résidence.



La commune de résidence n'est malgré tout ni une commune dortoir, ni un simple décor bucolique pour les périurbains. Elle est au contraire un lieu dans lequel ils passent du temps, et pas simplement à l'intérieur de leur domicile et de leur jardin. Les ressources qui sont « consommées » à l'échelle locale renvoient, dans la plupart des communes¹¹, à une offre de première nécessité (pharmacie, bureau de poste, presse, cabinet médical), en particulier liée à l'alimentaire (supérette ou super marché, boulangerie, boucherie, traiteur). Nous avons également relevé la présence de garages automobiles, de stations essence et d'agences immobilières dont l'aire d'attraction dépasse largement le périmètre communal.

Les habitants, présents depuis plusieurs années au sein de leur commune, précisent qu'ils profitent de plus en plus de ces ressources de proximité qui se sont étoffées avec l'arrivée de nouveaux habitants et aussi, souvent, en lien avec l'augmentation des clients de passage (lorsque la commune est située sur un axe fréquenté, comme c'est le cas par exemple de Villeneuve le Comte dans la Brie Boisée).

« Oui. Il y a un supermarché, comme il n'y avait pas de supermarché, donc, effectivement, là... on fréquente plus le territoire. Oui, c'est sûr. Là, c'était une friche...là à Ferrière. Ça a été construit il y a 5, 6 ans. C'est récent, oui. Après, il y a eu les ronds-points qui ont été créés. Il y a une école qui a été créée. Je ne vais plus jamais au centre commercial de Noisy-le-Grand, alors qu'avant j'y allais. Maintenant, c'est plus près. Oui, c'est ça. C'est plus près. » - Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, Institutrice

L'analyse des entretiens montre que les ressources communales auxquelles ont recours les habitants ne se réduisent toutefois pas à l'offre commerciale. En plus des courses de première nécessité se dessine l'importance des activités liées à la nature, mais aussi aux relations sociales, de voisinage et associatives.

La fréquentation de la commune de résidence suit *in fine* plusieurs logiques, qui souvent sont entremêlées. La proximité et donc la facilité d'accès en sont des dimensions importantes, en particulier pour les moins mobiles (notamment les personnes âgées). Mais le recours aux ressources locales exprime aussi une volonté de soutenir le commerce local (quitte à payer un peu plus, mais parfois pour une meilleure qualité, notamment en matière de fruits et légumes), menacé par les grands centres commerciaux, et un acte de confiance et de recherche de conseils personnalisés, en particulier dans le domaine médical (médecins et pharmacie). La fréquentation de la commune participe aussi de l'insertion dans la vie locale et du maintien de réseaux sociaux plus ou moins proches. Enfin, la fréquentation des espaces ouverts et notamment boisés est en phase avec l'aspiration à être au plus près d'un cadre de vie rural, accessible à pied et en vélo.

¹¹ Hormis St Martin-du-Tertre et Seugy (Carnelle Pays de France), Lévy-Saint-Nom (Vallée de Chevreuse) et Favières-en-Brie (Brie Boisée) en raison de l'absence de commerces ou d'une offre extrêmement restreinte.

2.1 LES COURSES D'APPOINT, LES SERVICES MEDICAUX ET DE BIEN-ETRE, ET LES LOISIRS

En matière commerciale, l'offre des communes est évidemment limitée du fait de leur petite taille et de la proximité de supérettes et centres commerciaux géants (comme celui du Val d'Europe). Néanmoins, la plupart d'entre elles offrent les commerces de première nécessité qui permettent notamment aux ménages de faire facilement des courses d'appoint. Les habitants réalisent ainsi en moyenne 2 à 3 fois par semaine des courses d'appoint liées à l'alimentaire dans leur commune de résidence. Pour s'y rendre, la plupart des enquêtés privilégient la marche à pied, sauf les résidents situés aux extrémités de la commune, loin du centre bourg¹². Dans le cadre des courses d'appoint, les habitants réalisent des courses relativement peu encombrantes. Le reste des courses d'alimentation est effectué en dehors de la commune de résidence, notamment pour des raisons économiques (prix inférieurs) et de variété des produits : la commune de résidence n'est citée comme lieu principal des courses d'alimentation que par 18% des répondants au questionnaire, et comme lieu secondaire seulement par 10% des gens. L'échelle communale n'est pas non plus adaptée, faute d'offre, pour les achats de vêtements et de bricolage : seuls 2% des gens enquêtés par questionnaire mentionnent leur commune comme lieu principal¹³.

« Alors, il y a la pharmacie. On a une grande chance d'avoir la pharmacie à Baillet. Le pain à Baillet... si on fume, on a le tabac. Voilà. On a le coiffeur, aussi. On a l'esthéticien. On a un médecin, et il y a une librairie. Donc, c'est quand même assez... après, pour les courses, non, effectivement... l'appoint, on va sur... sur Montsault, au Franprix, rapidement en voiture. Mais tout ce qui a sur Baillet, on y va à pied. » - Gabrielle, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH



¹² Le choix de la marche à pied pour les déplacements d'achats dans sa commune de résidence est corroboré par les résultats de l'EGT 2010-11. En effet, parmi les 21 observations d'actes d'achats communaux, 12 sont réalisés à pied, 8 en voiture et 1 en transport collectif.

¹³ D'après l'EGT 2010-11, 14 actes d'achats quotidiens (pain, journal...) sur 25 le sont à l'intérieur de la commune de résidence, mais seulement 3 actes sur 23 pour les achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaires et 4 sur 26 pour les achats occasionnels (vêtements, électroménager, meubles, musique...).



Les personnes enquêtées par entretien ont également souligné que leur fréquentation de la commune de résidence avait progressé avec l'amélioration des services médicaux et la constitution de véritables cabinets médicaux et la présence de dentistes, d'ophtalmologistes, de kinés et d'ostéopathes¹⁴, mais aussi avec les progrès de l'offre dans le domaine des services à la personne. Dans de nombreuses communes, les habitants fréquentent régulièrement les salons de coiffure ; parallèlement à cette offre, les entretiens ont mis à jour une offre invisible sur le territoire, liée aux soins à la personne à domicile (coiffeur, esthéticienne). Pour 67% des gens ayant répondu au questionnaire, la commune de résidence est d'ailleurs citée comme la première commune fréquentée pour la pharmacie et le médecin.

« Naturellement, quand vous venez habiter dans un trou... comme ici, c'était... on regarde s'il y a un médecin, s'il y a un pharmacien... surtout si on a des enfants. Bon, il y avait tout ça ici, et puis... Il y avait déjà... Il n'y avait pas un cabinet médical. Il y avait un médecin, il y avait un pharmacien. Et depuis, il y a un cabinet médical. Il y en a un... 2... 3 qui sont venus, on leur a proposé...de se réunir... Ils se sont fait construire un cabinet. Il y a aussi le dentiste, il y a le pédicure, il y a des tas de choses comme ça. » - José, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 82 ans, veuve, retraitée

« Il y a eu... qu'est-ce que c'est qui s'est créé... Alors, il y en a, on ne les voit pas parce qu'ils n'ont pas de boutique, mais il y a des professions libérales qui font chez eux, des esthéticiennes. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

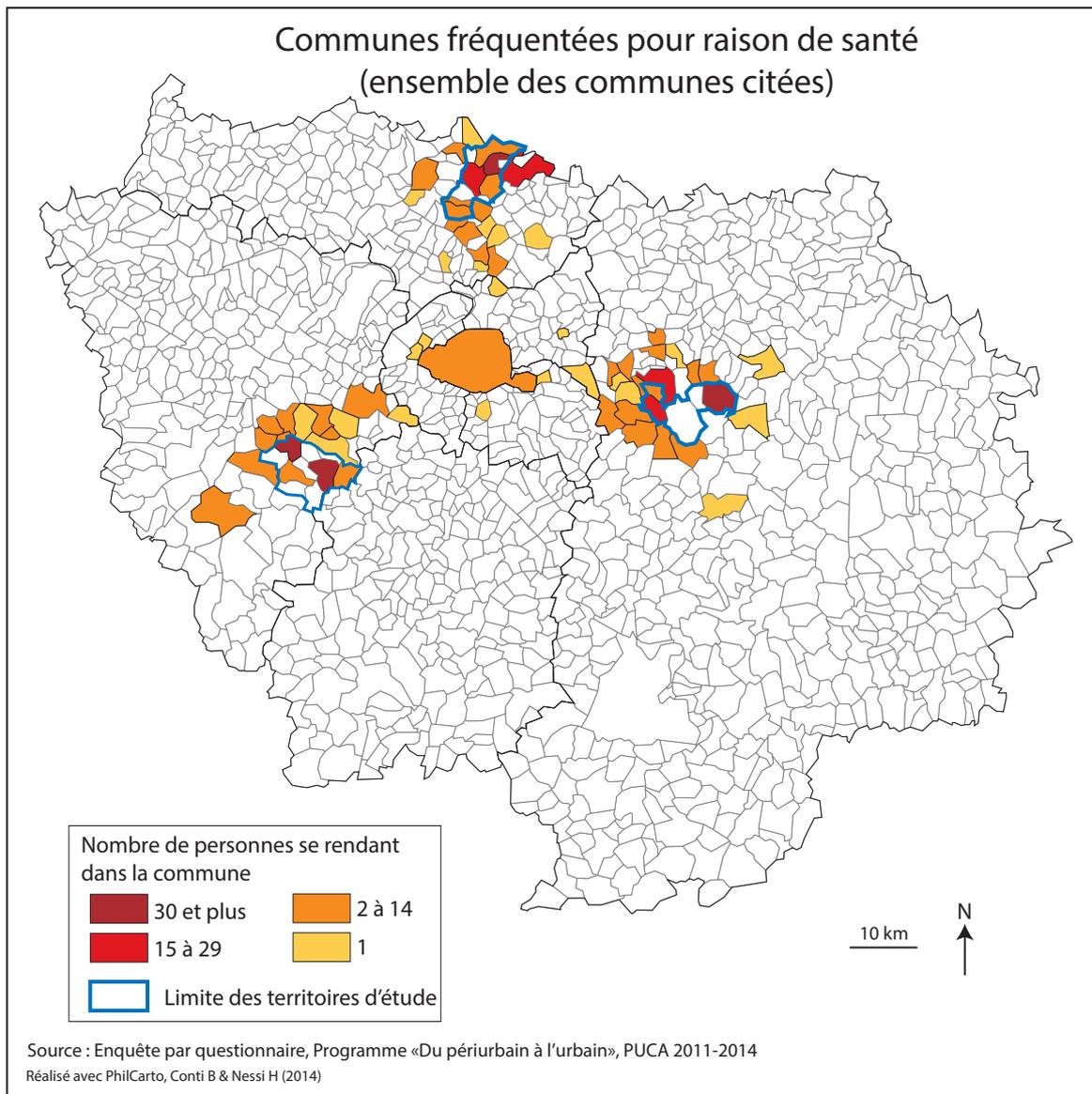
La carte 2.3 illustre bien ces pratiques locales concernant la santé (pharmacie, médecin, dentiste, ophtalmologiste, kiné). Pour ce type d'activités, on relève les fréquentations importantes des communes de St Martin du Tertre et Viarmes dans la communauté de commune de Carnelle Pays de France, des communes du Mesnil-St Denis et

¹⁴ L'analyse de l'EGT 2010-11 révèle que 5 actes de santé « consultation professionnel de la santé hors hôpital : médecin, dentiste, kiné, etc. » observés sur 10 ont été réalisés dans la commune de résidence.

Chevreuse dans la communauté de commune de la Haute Vallée de Chevreuse et des communes de Villeneuve-le-Comte et Pontcarré dans la communauté de commune de la Brie Boisée.



Carte 2.3 : Les communes fréquentées pour les raisons de santé par les habitants des communes enquêtées.



Les clients des commerces et services de ces communes périurbaines ne sont toutefois pas seulement les résidents : les aires de chalandise sont en général beaucoup plus vastes en particulier lorsque la commune est située sur un axe fréquenté (notamment par les actifs aux heures de pointe, ou par les cyclistes le dimanche). Les clients viennent alors principalement en voiture.

À l'offre commerciale communale s'ajoute un large éventail d'activités de loisirs dans les domaines sportif et artistique (dessin, musique), pour les enfants, mais aussi pour les adultes. Les habitants sont satisfaits de l'offre d'activités et des structures sportives présentes sur le territoire (gymnase, terrain de foot, piscine). Vivant ici depuis quelques années, ils témoignent d'une plus large offre d'activités de loisir à proximité de leur domicile

et de l'ouverture récente de plusieurs complexes sportifs ou de structures d'accueil d'activités de loisirs (piscine, salle des fêtes, maison des jeunes).

« Exactement. Donc, on est... on a créé une espèce de petit club, entre guillemets, de Mahjong, et donc, tous les mardis, en principe, ici, il y a 2 ou 3 tables de Mahjong. Et on joue au Mahjong. Toute la journée. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

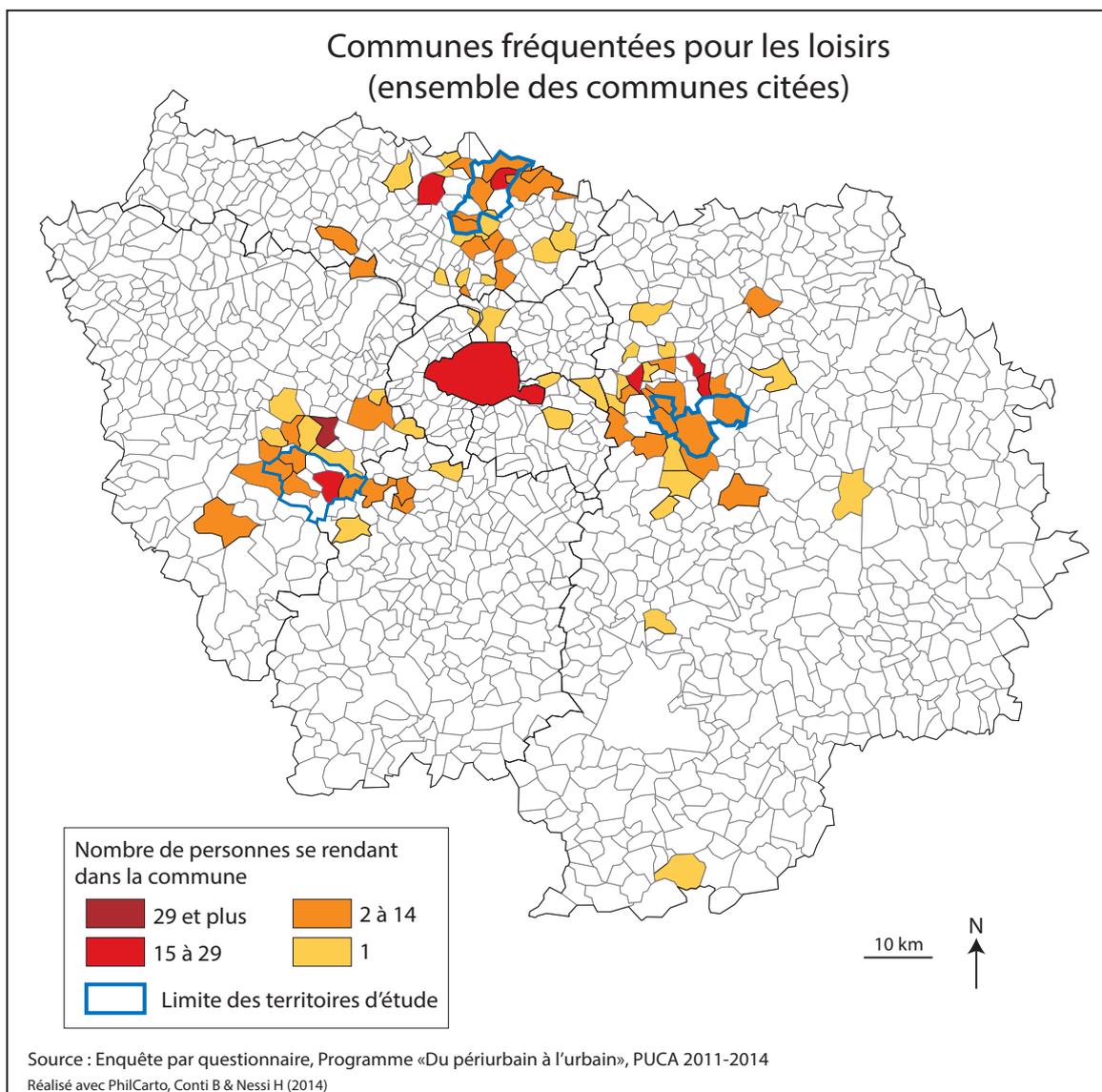
« Puis sinon les associations sportives, toujours le VTT, la marche, puis plein de propositions à la salle municipale d'activités sportives, qi gong...pour les jeunes aussi, le théâtre, la musique... » - Elisabeth, Vallée de Chevreuse, Cernay, 48 ans, mariée, sage femme

« Oui, comme je vous l'ai dit, à Baillet ça a beaucoup changé, je fais du sport ici, mais avant j'étais obligé d'aller à Monsoult, sinon il y a la Pharmacie, le coiffeur, le café où l'on peut acheter des pizzas à emporter. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

25% des répondants au questionnaire citent leur commune de résidence comme première commune pour la pratique des loisirs, et 22% comme seconde commune¹⁵. La carte 2.4 illustre cette tendance. En effet, des 5 motifs (courses alimentaires, courses de vêtements et liées au bricolage, loisir, santé, visite aux amis et à la famille) cartographiés à partir du questionnaire, les loisirs après la santé sont les activités qui s'inscrivent le plus massivement à l'échelle locale dans les communes analysées. On relèvera en particulier à Carnelle Pays de France la forte polarisation par Viarmes, et dans la Vallée de Chevreuse la polarisation par Chevreuse.

¹⁵ Parmi les 26 observations d'activité de loisirs de « participation à une activité sportive, culturelle, associative ou religieuse » de l'échantillon EGT 2010-11 des trois terrains, 7 se sont inscrites dans la commune de résidence des pratiquants.

Carte 2.4 : Les communes fréquentées pour les loisirs par les habitants des communes enquêtées.



2.2 LE CHARME DES ESPACES OUVERTS

Pour l'ensemble des communautés de communes, l'activité principale (en terme de fréquence) réalisée à l'échelle de la commune est généralement la pratique des espaces de nature (forêts, plans d'eau, parcs), et ce quelle que soit la saison. Les habitants évoquent l'avantage de pouvoir se rendre sans automobile sur ces lieux en partant de chez soi, offrant la possibilité de s'y rendre à tout moment sans avoir besoin d'attendre le retour du conjoint véhiculé et d'être contraint par des horaires de fermetures.

« Non, non. Je vais me promener dans la forêt parce que j'adore la forêt. Mais des activités... Oui, d'ici. La forêt, elle est juste là (en montrant du doigt la forêt par la fenêtre). » - Marise, CC Carnelle Pays de France, St Martin du Tertre, 62 ans, mariée, infirmière.



« Ça dépend des jours. On peut très bien aller faire une balade en forêt et marcher, faire du vélo ou bien travailler toute la journée et puis rentrer le soir. Pas besoin de voiture, d'attendre l'autre pour aller se promener en forêt. » - M-Christine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 45 ans, mariée, secrétaire.

Nous avons pu constater, dans les programmations déclarées, un ensemble de déplacements légitimant l'intérêt à porter à ce motif de déplacements et pointant particulièrement la forêt. Seulement, entre une fréquence hebdomadaire et quotidienne, le tout au fil des saisons, le rythme est difficile à saisir. L'irrégularité de ces fréquences au cours de l'année contribue à effacer ou minimiser ces activités liées à la nature dans les programmes. La forêt est incontestablement le premier lieu de destination de mobilité à l'extérieur de l'espace privatif quand il s'agit de se rendre dans un espace ouvert. Vient ensuite la pratique des parcs, entendus au sens de forêt aménagée et de grande taille et non pas dans le sens de jardins d'enfants. Cela renforce la primauté de la forêt dans les discours.

« Oui, alors il y a la forêt de Ferrière, si on peut considérer ça comme un lieu...alors moi j'aime bien y aller pour courir, donc je cours sur la forêt de Ferrière, sinon il y a un endroit qui s'appelle La Taffarette, c'est un cours d'eau qui passe en dessous de l'école et c'est une promenade. C'est pour se promener, il y a un petit parc pour les enfants, c'est vrai que moi j'y vais régulièrement comme j'ai des enfants j'y vais avec eux. » – Cécile, CC de la Brie Boisée, Ferrières, 42 ans, mariée, employée Air France.

« Et puis voilà. Sinon, non, je vais me balader, soit à pied, soit... je prends la voiture et puis je vais me balader plus loin. S'il fait très beau... bon, là, depuis qu'on est rentré, on n'a pas refait de vélo, mais bon, ça peut arriver aussi. » - Béatrice, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre, 60ans, mariée, retraitée.



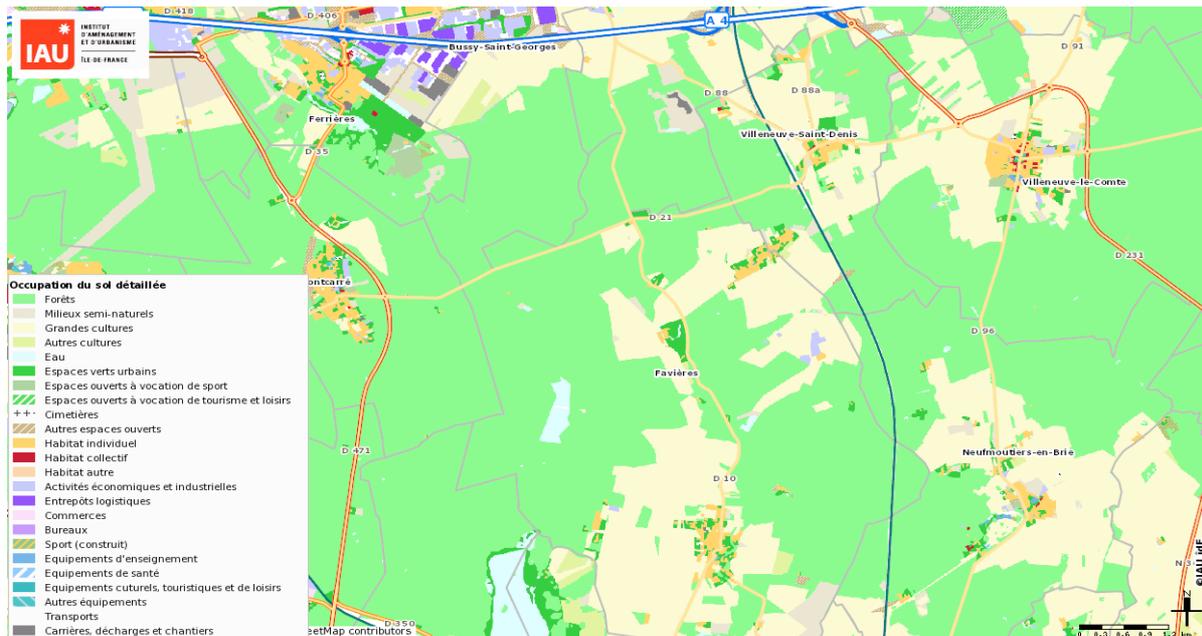
Favères-en-Brie, à l'orée du bois.

Notons que l'environnement des communautés de communes est propice à ce résultat compte tenu des surfaces boisées qu'elles renferment. Malgré les difficultés d'estimation, il est intéressant de tenter de mesurer la fréquence des pratiques, qui offre une manière parmi d'autres de mesurer l'attachement. Cette mesure lissée à une moyenne par mois, en un chiffre, est difficile à synthétiser. On remarque néanmoins que la pratique est réellement quotidienne quand il y a un chien au foyer. Elle est plutôt renouvelée dans la semaine sans être quotidienne quand il y a des enfants et/ou quand il y a une pratique de sport en plein air (randonnée, marche nordique, vélo). Enfin, ces pratiques rejoignent (et dans certains cas, se limitent à) la promenade dominicale, souvent en famille ou entre amis.

« On fait des randonnées l'été, mon mari court tous les dimanches dans la forêt, toute l'année d'ailleurs, qu'il pleuve, qu'il neige...lui il y va, donc c'est pareil, il part à pied de la maison, il va faire son tour. » – Marie, CC de la Brie Boisée, Ferrières, 47 ans, mariée, salariée.

« Tous les jours, je vais promener mon chien en forêt. Tous les jours, je vais 1 heure en forêt avec mon chien. » - Marise, CC Carnelle Pays de France, St Martin du Tertre, 62 ans, mariée, infirmière.





Le MOS 2012, la Brie boisée : on voit bien la domination forestière, mais en même temps, les espaces qui entourent le bâti relèvent plutôt de la catégorie des « grandes cultures » et « espaces verts urbains »

2.3 LA CONSTRUCTION DE LA VIE SOCIALE

Nos investigations soulignent que la commune de résidence est aussi un lieu important dans la construction de la vie sociale. L'espace approprié à l'échelle locale est ainsi un espace d'inscription des activités de loisirs (artistiques, sportives, culturelles), exercées dans des structures de type associatif. De l'avis général, l'offre disponible est particulièrement développée, et nombreux sont les enquêtés qui en profitent. Dans le choix des activités pratiquées par les adultes, sans aucun doute, la logique de proximité prime : c'est l'offre sur la commune qui est très majoritairement exploitée en priorité, avec une fréquence de 1 à 2 fois par semaine, parfois plus. La marche (ou parfois le vélo) est alors un mode utilisé de façon non systématique, mais effective pour atteindre les lieux où se déroulent les activités choisies. Quelques actifs, essentiellement masculins (et majoritairement pour pratiquer des activités sportives), déploient également des stratégies de chaînage depuis le lieu de travail qui conduisent à la fréquentation d'une structure plus éloignée, mais facilement accessible en voiture sur le trajet du retour. En revanche, les activités des enfants d'une dizaine d'années et plus peuvent générer des déplacements un peu plus longs, à destination des communes environnant le domicile dans un rayon d'une dizaine de kilomètres qui s'effectuent par conséquent en voiture. L'élargissement de l'éventail des activités semble ici plus déterminant dans le choix du lieu fréquenté, même s'il s'agit parfois simplement de la commune dans laquelle est situé l'établissement d'enseignement secondaire fréquenté par l'enfant. Cette option peut conduire à multiplier les déplacements en voiture vers cette destination, notamment le week-end. Dans ce

dernier cas, le covoiturage est parfois pratiqué, au moins sur un trajet (aller ou retour), mais il est loin de constituer la norme.

Également souvent d'initiative associative, les festivités locales structurent fortement la vie sociale, au rythme de temporalités différentes : généralement annuels, les événements (brocantes, foires et trocs, manifestations culturelles évoquant le passé agricole, rassemblements caritatifs, etc.), en se cumulant, conduisent néanmoins à une fréquence de participation en moyenne trimestrielle. Les événements proposés sont plus nombreux au printemps et en été et l'univers de choix ne se réduit pas au périmètre communal : il inclut l'ensemble des communes environnantes, avec de véritables effets de concurrence lorsque les événements ont lieu à une date commune (par exemple, fête de la musique, 14 juillet). Les ménages établissent alors des préférences et alternent les lieux fréquentés selon les opportunités. Ces pratiques fondent un sentiment de participation à la vie communale assez important, et qui surtout se renforce avec le temps, avec un seuil qui semble se situer à 3 ans qui constitue visiblement le temps nécessaire pour construire des réseaux et une connaissance suffisante des ressources territoriales. Ainsi si en moyenne 49% des répondants estiment participer à la vie communale, ils sont seulement un peu plus de 20% lorsqu'ils habitent la commune depuis moins de 3 ans, 47% si l'ancienneté est comprise entre 3 et 5 ans, et 53% au-delà.

Exploitation du questionnaire

[Q33] Etes-vous d'accord avec l'affirmation suivante : « Je participe à la vie de ma commune (associations sportives, fêtes, etc.)

Tout à fait d'accord 16% Plutôt d'accord 33% Plutôt pas d'accord 25%
Pas du tout d'accord 26%

Enfin, les fréquentations familiales et amicales relèvent d'une géographie et de temporalités plus personnelles, dans lesquelles il est plus difficile de trouver des récurrences. Néanmoins l'échelle locale a une place importante (cf. la carte 2.5 des communes fréquentées pour voir les amis et la famille), la commune de résidence étant citée comme première commune fréquentée pour voir ses amis ou sa famille par 23% des gens ayant répondu au questionnaire. Les entretiens montrent que certains enquêtés ont un réseau relationnel de proximité inscrit dans l'espace habité. Les déplacements s'effectuent

Organisation : Comité des Fêtes et Commission des Affaires Culturelles

VIARMES (95)

Festival de la chanson française

Ballades en novembre

Samedi 8 Novembre 2014 à 21 heures - Entrée : 12 €
LILI CROS et THIERRY CHAZELLE
«TOUT VA BIEN»

Samedi 15 Novembre 2014 à 21 heures - Entrée : 12 €
YVES DU COSQUER
«NOUGARO 10 ANS DÉJÀ»

Samedi 22 Novembre 2014 à 21 heures - Entrée : 15 €
CLARIKA
«LA TOURNURE DES CHOSES»

Mardi 25 Novembre 2014 à 21 heures - Entrée : 12 €
ALEX ET SA GUITARE

Samedi 29 Novembre 2014 à 21 heures - Entrée : 15 €
LES FATALS PICARDS

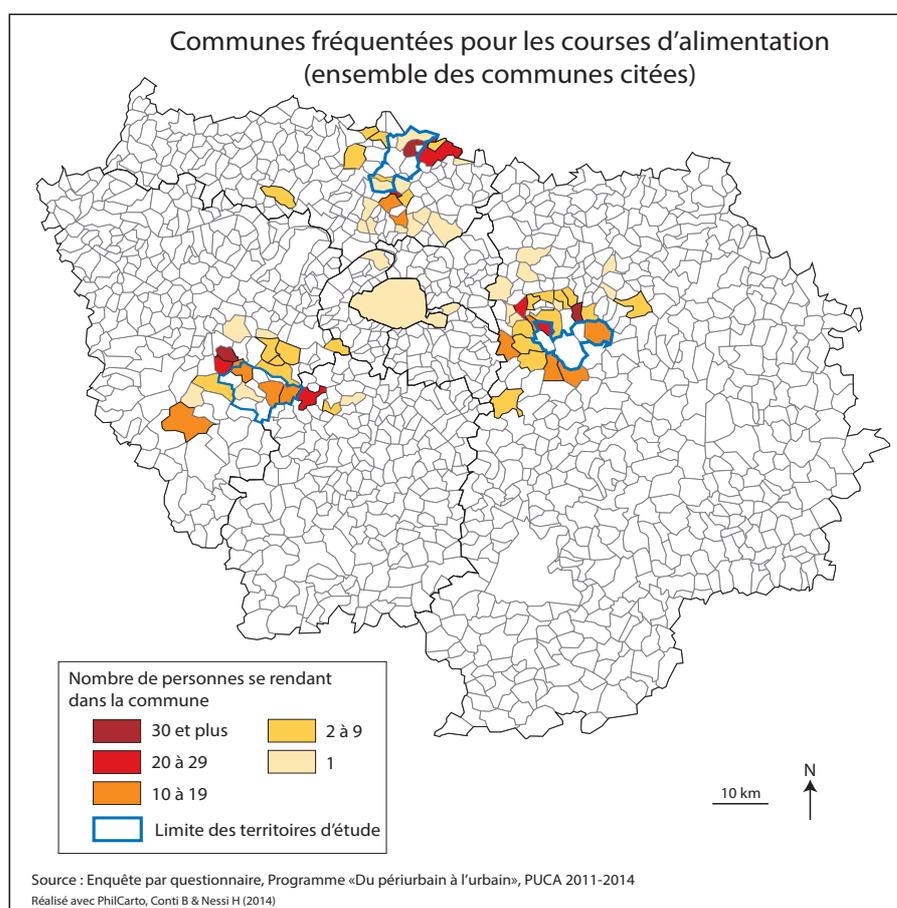
PASS pour les 5 concerts : 50 €

Location : Office du Tourisme - 74, rue de Paris à Viarmes
Sonia Fleurs - 99, rue de Paris à Viarmes
Location par téléphone : 06 79 04 52 12 - Paiement par chèque ou espèces
Réservation en ligne : www.viarmes.fr (rubrique ballades en novembre)

Office de Tourisme Viarmes
Val d'Oise
Office de Tourisme de Viarmes

alors à pied (ou à vélo), et gardent un caractère spontané et aléatoire¹⁶. Les distances parcourues sont, dans ces cas, très souvent inférieures à 500 mètres. D'autres (ceux qui ne sont pas originaires de la région) effectuent périodiquement de plus longues distances. Cependant, certains ménages font état d'une raréfaction récente des déplacements longue distance (famille et amis confondus) pour des raisons d'économie budgétaire. Dans une échelle qui se situe entre le voisinage et les longues distances, il existe un niveau intermédiaire dans lequel s'inscrivent les déplacements occasionnés par le lien familial, fortement polarisés par le domicile périurbain des parents/grands-parents.

Carte 2.5 : Les communes fréquentées pour voir les amis ou la famille par les habitants des communes enquêtées.



La commune de résidence constitue donc un lieu très important du déploiement des activités quotidiennes, notamment les activités de loisir (sport, promenade...), et, lorsque la commune dispose de commerces et services, de certains achats alimentaires et les activités liées à la santé (médecin et pharmacie). Pour les différentes activités réalisées dans la commune, la marche et le vélo sont largement privilégiés. Toutefois, les déplacements en

¹⁶ D'après les pratiques observées des résidents des trois terrains sur l'EGT 2010-11, 7 « visites à des amis » sur 16 se font dans la commune de résidence, et 11 sur 20 pour les « visites à des parents ». Parmi ces 18 visites dans la commune de résidence, 16 se sont faites en voiture et 2 à pied.

vélo sont principalement associés aux activités de promenades en lien avec la nature. L'ancrage social dans l'espace habité est également notable, et d'autant plus durable qu'il a été long à construire. Si les relations de voisinage ne sont pas représentées dans les graphiques, puisque les distances parcourues sont souvent de moins de 500 mètres et sont difficilement quantifiables compte tenu de leur caractère spontané et très aléatoire, elles n'en demeurent pas moins présentes au quotidien. En effet, les entretiens révèlent de véritables relations de voisinage qui se traduisent par du temps passé chez les voisins, au domicile des enquêtés ou encore dans les rues ou les espaces communs du lotissement.

3. DES POLES PERIPHERIQUES QUI POLARISENT LES MOBILITES ET MODERENT LES DISTANCES

3.1 DES POLES IDENTIFIES PAR LA SPECIALISATION DE LEUR COMMERCE ET/OU LEUR FONCTION LOISIRS, ET CARACTERISES PAR UNE FREQUENTATION IRRÉGULIERE DES USAGERS

Les déplacements liés aux achats qu'ils soient alimentaires ou autres, se réalisent quasi exclusivement en voiture, sauf lorsqu'ils sont effectués dans la commune de résidence. L'enquête par questionnaire montre que 88% des gens déclarent utiliser leur voiture pour les courses alimentaires, et ils sont 94% pour les achats de vêtements et loisirs (qui de fait, comme nous l'avons déjà souligné, ne concernent quasiment jamais la commune de résidence)¹⁷. L'autre élément important concerne la reconfiguration des bassins de vie pour les enquêtés résidants depuis quelques années sur ces territoires, reconfiguration qui porte sur des pratiques de chaînage, mais aussi, et surtout, un redéploiement des activités en faveur des pôles de proximité, réduisant ainsi les distances parcourues.

D'une part, nous pouvons observer des pratiques de chaînage (1) de la part d'une partie des enquêtés actifs, caractérisées par l'influence du lieu de travail sur les lieux de consommation (en particulier en ce qui concerne les courses alimentaires) situés sur le chemin reliant le domicile au travail (cf. carte des bassins de vie à partir des entretiens qualitatifs), (2) de la part des personnes en congés parental ou inactives, caractérisées par un chaînage entre l'école, les activités des enfants et les courses et (3) de la part de quelques retraités ayant conservé des habitudes de chaînage acquises durant leur vie professionnelle.

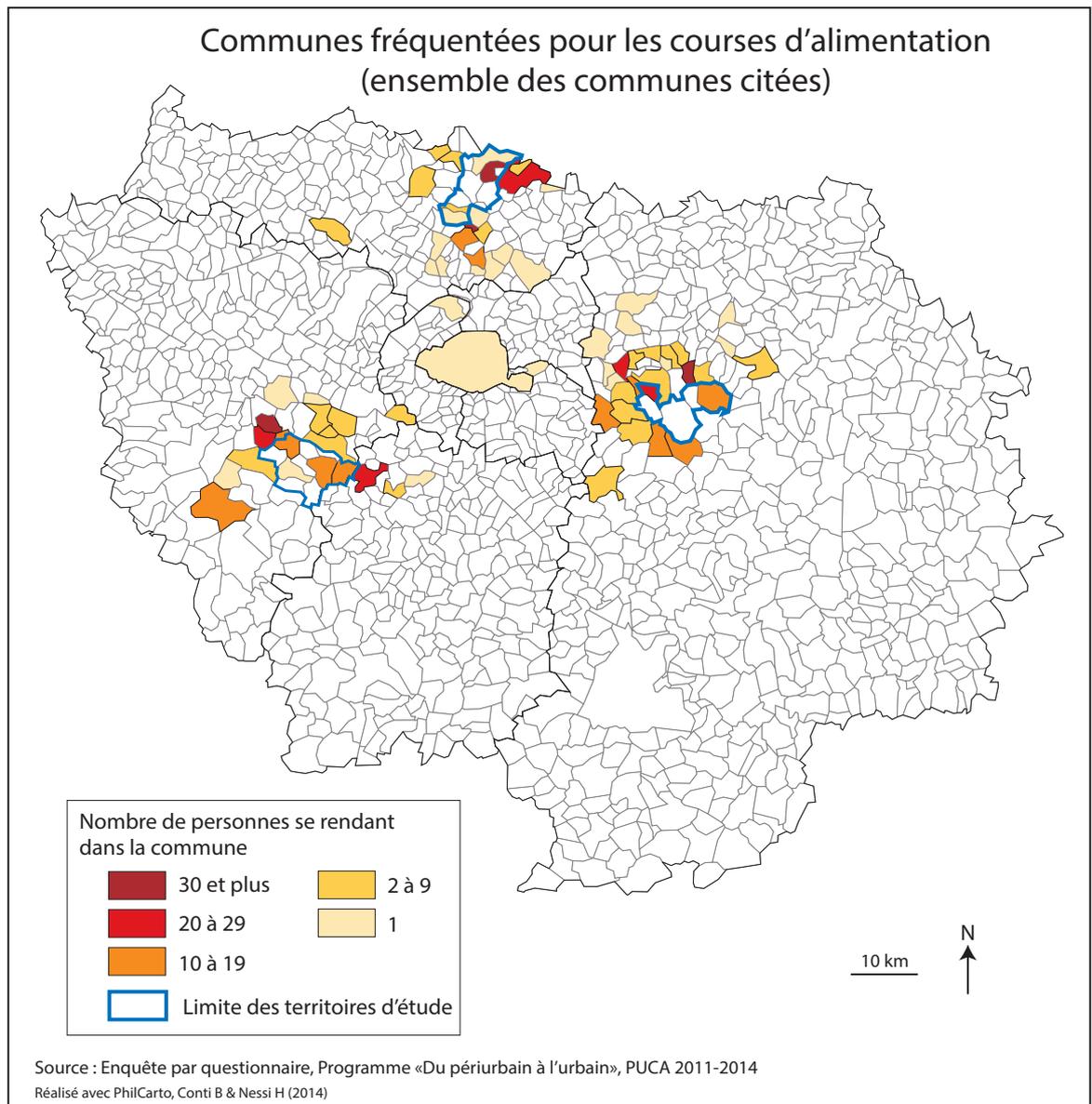
« Les courses, ça dépend des fois. Ben, souvent, c'est quand je rentre du travail. Donc, c'est sur le chemin. » - Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, Institutrice

« Après les avoir déposés à l'école, sur le chemin du retour, je vais faire des courses directement à... à Carrefour, le Carrefour de Collégien. Sinon je vais aussi à Saint-Thibault-des-Vignes. » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

¹⁷ Cette hégémonie de la voiture s'observe également avec l'EGT 2010-11. Ce sont ainsi 95% des « achats hebdomadaire ou bi hebdomadaires » et « occasionnels » des résidents des trois terrains enquêtés qui sont réalisés en voiture.

« Ben, la semaine dernière, on y est allé... il fallait qu'on aille du côté de Saint-Brice, ben, on a fait au moins 3 ou 4 courses dans le même secteur. On est allé chez Leroy-merlin, c'était un peut le même genre... c'était sur le même trajet, quoi. On a fait Leroy-Merlin. On a fait le... on a fait... comment ça s'appelle... Kiloutou. On a fait Truffaut. Tout ça, c'était dans la même direction, donc... pour essayer d'éviter... de limiter un peu les déplacements. » - Michel, CC Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

Carte 2.6 : Les communes fréquentées pour les courses d'alimentation par les habitants des communes enquêtées.



D'autre part, l'apparition d'une variété de supermarchés de taille intermédiaire localisés à des distances inférieures à celles des grands centres commerciaux a induit un rétrécissement des bassins de vie pour ceux qui résident depuis plus d'une dizaine d'années sur les territoires. Toutefois, il est difficile d'établir un lien entre la pratique du chaînage et la

reconfiguration des bassins de vie. Néanmoins, la carte ci-dessus des communes pratiquées dans le cadre des courses alimentaires illustre bien la variété des lieux fréquentés et la polarisation de lieux autres que ceux des grands centres commerciaux tels que :

- Les communes de Chevreuse, St Rémi de Chevreuse et Rambouillet dans la communauté de commune de la Haute Vallée de Chevreuse

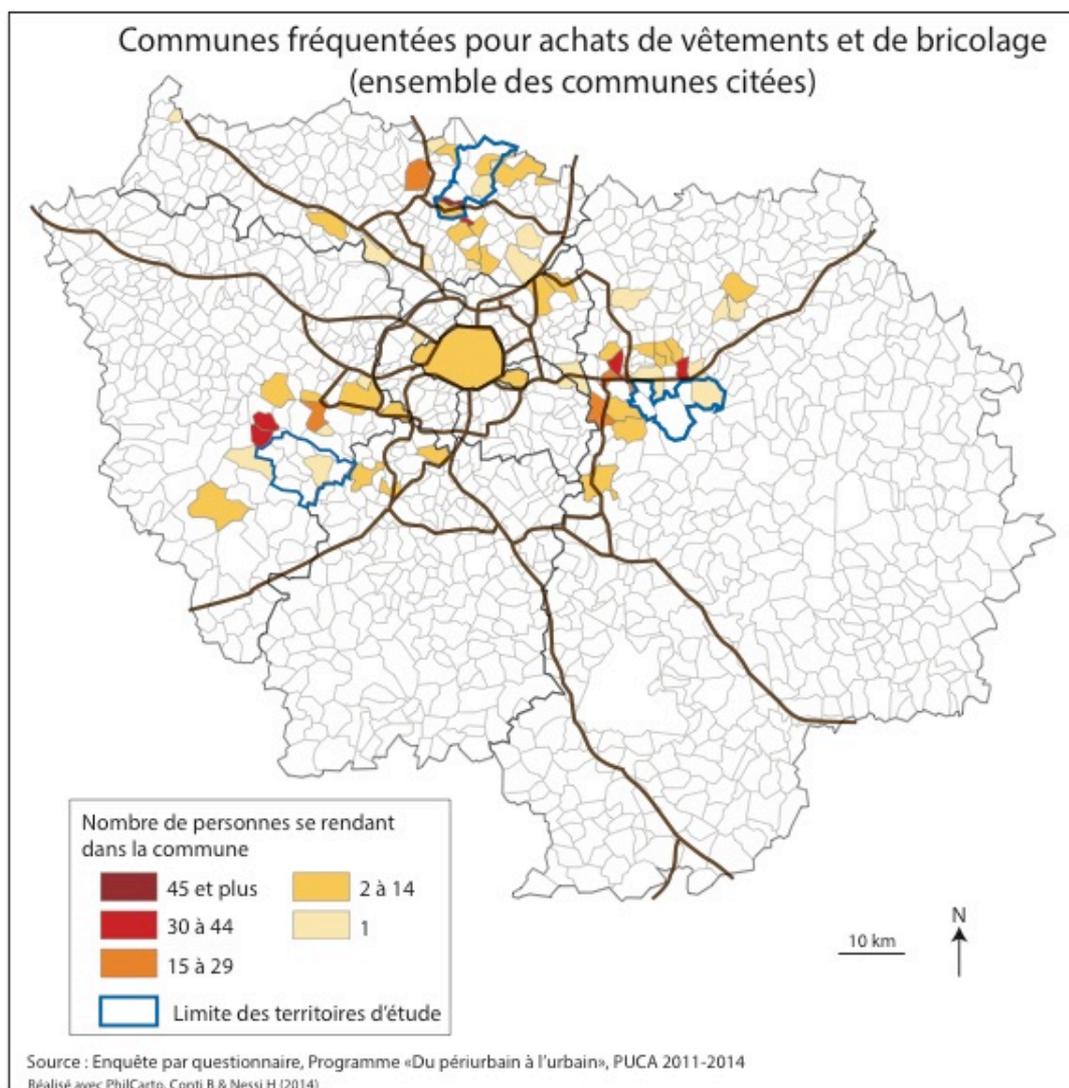
- Les communes de Ferrière-en-Brie, Villeneuve-le-Comte, Pontault-Combault, Tournan-en-Brie et Gretz-Armainvilliers dans la communauté de commune de Brie sur Marne

- Les communes de Viarmes, Moisselle et Luzarches dans la communauté de commune de Carnelle Pays de France

« Ça a été... oui, ça nous a beaucoup rendu service pour presque... pour le gros ravitaillement, pour la Fnac, oui, ça a été un changement dans notre vie, ça, parce que j'allais au supermarché, ben, chez mes enfants, à Villiers-sur-Marne. En même temps que j'allais les voir, je faisais mes courses au Carrefour de Noisy-le-Grand. Et puis quand Val d'Europe s'est installé ici, ben, j'ai changé mes habitudes, c'est quand même beaucoup plus près. » - Joëlle, CC Brie Boisée, Villeneuve-le-Compte, 68 ans, mariée, retraitée.

« Ben, s'il y a moins de petits commerces de bouches à Chevreuse, on est plus contraint d'aller à l'hyper marché. Sinon, je vous ai dit, il y a le centre commercial de St Quentin, qui n'existait pas quand on est arrivé, si on voulait aller dans un centre commercial il fallait aller jusqu'à Parly 2 ou Velizy, donc St Quentin on n'est pas obligé d'aller aussi loin. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

Carte 2.7 : Les communes fréquentées pour achats de vêtements et de matériaux et outils de bricolage par les habitants des communes enquêtées.



Parallèlement à cette évolution, on observe la consolidation de zones d'activités aux commerces spécialisés (Leroy Merlin, Ikéa, Weldom, Bricorama, Jardiland, Truffaut, cuisinistes et autres vendeurs de meubles, etc.). Situées non loin de nos communes d'étude, elles attirent de plus en plus de consommateurs. La carte ci-dessous illustre la géographie des communes fréquentées par les enquêtés dans le cadre des achats liés aux vêtements et au bricolage. Ce type d'offre est quasi inexistant à l'intérieur des communautés de commune, hormis à Monsult dans la communauté de commune de Carnelle Pays de France. Ces communes sont en effet situées le long d'axes routiers structurants (en marron sur la carte) et s'inscrivent dans une logique de déplacement tout automobile.

*« Donc, ensuite, on va très souvent au Leroy Merlin. Nous avons une carte Leroy Merlin. Comme nous faisons beaucoup de travaux, on y est au moins 1 ou 2 fois par semaine. Il est à Collégien. »
» - Agathe, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer*

« Ben, la semaine dernière, on y est allé... il fallait qu'on aille du côté de Saint-Brice, ben, on a fait au moins 3 ou 4 courses dans le même secteur. On est allé chez Leroy-merlin, c'était un peu le même genre... c'était sur le même trajet, quoi. On a fait Leroy-Merlin. On a fait le... on a fait... comment ça s'appelle... Kiloutou. On a fait Truffaut. Tout ça, c'était dans la même direction, donc... pour essayer d'éviter... de limiter un peu les déplacements. » - Michel, Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, Retraité

Les activités en lien avec ces centres spécialisés où il est possible de réaliser des achats en lien avec des pratiques d'investissements en faveur du logement (bricolage, aménagement intérieur, décoration, jardinage) se substituent aux activités liées au shopping réalisées dans de grands centres commerciaux. Un certain nombre de mobilités, relevées dans les graphiques, renseignent notamment sur les pratiques réalisées au sein du jardin ou des espaces ouverts. La vie rurale avec un écho aux pratiques agraires se signale au niveau du domicile. Cela nous a été suggéré par des déplacements permettant de s'adonner chez soi à cette « reconstitution » de cette dimension agricole dans l'espace de vie. Nous relevons un recours aux grandes surfaces spécialisées, auxquelles on accède en voiture pour acheter les fleurs, le mobilier, les outils. Comme précédemment, ces déplacements sont frappés par une saisonnalité rappelée par des promotions commerciales.

« Beaucoup... parce qu'on aime beaucoup les fleurs... planter... Donc, on fait beaucoup Truffaut... Botanic, et tout. Voilà. J'ai été acheter des petites fleurs. J'avais un coup de cafard. C'était dimanche, mais là, j'y suis allée seule. J'ai acheté... bon, il y avait un coup de froid, on va les planter... Je vais remettre de belles jardinières... Je vais repeindre des jardinières... Voilà, c'est ça. C'est... Voilà, c'est... On fait... voilà. » - Catherine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 55 ans, veuve/remariée, fonctionnaire Université Paris Est

« Elle (ma voisine) venait frapper à la porte, elle me disait : « Est-ce que vous pouvez m'emmener chez Jardins et Loisirs ? » » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Là, on va remettre des fleurs partout, et puis... Voilà, moi, je suis très... Ben, oui. Voilà, si c'est le printemps, l'été...Voilà, les fleurs parce que c'est tout près. Moi, j'aime bien, donc... Voilà. Je ne vais pas aller à la piscine, il faut déjà une demi-heure... Ah non. Là, vous voyez, c'est mon... mon époux qui lave par terre, parce qu'il y a tout... on est en travaux, on n'arrête pas. Voilà. C'est... » - Catherine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 55 ans, veuve/remariée, fonctionnaire Université Paris Est

Sur les graphiques, nous avons également noté que les promenades liées à la nature étaient aussi réalisées à cette échelle intermédiaire. Ces pratiques rejoignent la promenade dominicale, souvent en famille ou entre amis. Si ceux qui ne pratiquent pas ou peu la forêt en semaine choisissent les promenades de proximité au sein de la commune, ce n'est pas le

cas pour ceux qui la pratiquent régulièrement. Dans les fréquences hebdomadaires, il faut noter que la pratique touristique en forêt vient se cumuler à la pratique plus régulière de la forêt de proximité (varier les lieux de marche, Fontainebleau car École de Barbizon, Isle Adam pour les habitants du Carnelle). Il existe une itinérance dans des forêts un peu plus lointaines. On pratique différentes forêts comme différents supermarchés ! Les conditions saisonnières vont nécessairement apporter des rythmes quant aux fréquences, mais également quant aux activités pratiquées sur place : cueillette, observation, sport, jeux collectifs de type cache-cache ou chasse au trésor.

« Non, ça dépend, on n'a pas d'endroit particulier. C'est au bout de la maison, mais aussi, ça va être L'Isle-Adam, Montmorency, voilà, c'est ici, c'est par là. » - Gabrielle, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

« Non, c'est marrant la dernière fois qu'on a fait une visite c'était à Fontainebleau. La prochaine est à Pontoise, on sort quand même un petit peu de chez nous ! » - Paul, Vallée de Chevreuse, Lévy-Saint Nom, 75 ans, marié, retraité

« Moi... moi, oui, je fais des marches nordiques tous les samedis, régulièrement. Sinon, un samedi sur deux. Voilà, en termes d'activité de loisir, c'est ça, après, le reste, c'est beaucoup de jardinage... beaucoup de choses comme ça. » - Gabrielle, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

La voiture est alors nécessaire pour les rejoindre. Lorsque les forêts ne sont pas situées à l'échelle de la commune, on s'y rend en voiture et en pratiquant le covoiturage. Cette activité s'inscrit également dans une pratique ludique des modes doux (vélo, marche) et même de la multimodalité, puisque le recours à la voiture n'est pas exclu surtout lors d'une pratique touristique.

« Si, moi, je fais un peu de marche nordique, le samedi, en fait. Je le fais en groupe. On part en forêt du côté de L'Isle-Adam ou du côté de Montmorency pour 2 heures de marche. Donc, on part avec une voisine en voiture depuis Baillet. » - Gabrielle, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

Enfin, les flux réalisés à cette échelle intermédiaire sont difficiles à quantifier à l'année en raison de leur irrégularité. Toutefois, ces déplacements se font principalement en voiture, ce que confirme d'ailleurs la dernière EGT. Les déplacements en bus concernent seulement les étudiants, lycéens et collégiens qui se rendent dans leurs établissements scolaires ou les personnes non véhiculés ou sans permis de conduire. L'analyse des principaux lieux d'activité des périurbains révèle donc une organisation en archipels structurée par les grandes polarités spécialisées des franges de l'agglomération, dont les villes nouvelles¹⁸. L'automobile semble incontournable pour les activités réalisées à cette échelle intermédiaire.

¹⁸ Une analyse de l'EGT 2010-11 sur les motifs « achats hebdomadaires », « achats occasionnels », « participation à une activité de loisirs », « promenade, lèche-vitrines », « spectacle, exposition, cinéma,

« Pour le shopping, je me rends souvent à St Quentin, sinon je ne sais pas si je vous en ai parlé, mais il y a aussi le centre commercial des Ulis, alors bon St Quentin ou les Ulis, car je vais rarement à Vélizy ou à Parly 2 parce que c'est trop grand, c'est trop grand. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

« Oui à St Quentin, il y a un grand pôle d'activités commerciales, culturelles, de théâtre... » - Carole, Vallée de Chevreuse, Cernay, 45 ans, mariée, décoratrice d'intérieur

3.2 LES ARBITRAGES ENTRE DISTANCE ET NIVEAU D'EQUIPEMENT

Le recours à différents pôles spécialisés, rendu possible par l'usage de la voiture individuelle, le maillage et la performance du réseau routier, et enfin l'expertise développée dans la mobilité automobile (qui sera développée dans le chapitre suivant), pourrait laisser penser que les résidents du périurbain que nous avons enquêtés considèrent la métropole comme un vaste marché dans lequel ils peuvent consommer des aménités. Cette vision du périurbain laisserait supposer que l'ancrage territorial ne limite les mobilités dans un périmètre raisonnable autour de la commune de résidence que grâce à la présence de grands pôles d'activités commerciales, notamment dans les villes nouvelles.

De manière à évaluer dans quelle mesure les habitants réalisent des compromis entre distance et équipement, nous avons réalisé une étude du niveau d'équipement des communes fréquentées à l'aide de la Base Permanente des Equipements (BPE) de l'INSEE, et avons confronté les mobilités enregistrées par l'enquête à ce niveau d'équipements.

La BPE recense pour chaque commune (en fait, pour chaque zone IRIS lorsque les communes sont découpées en IRIS) le nombre d'équipements présents dans la commune, selon une nomenclature assez complète. Nous avons retenu ici uniquement les équipements appartenant aux catégories pertinentes pour notre questionnaire :

A2, A5 : les services Bancaires et Postaux ;

B1, B2, B3 : les grandes surfaces, les commerces de proximité et les magasins ;

D1, D2, D3 : les établissements sanitaires et médicaux ;

F1, F3 : les équipements de loisir.

Chaque commune est ainsi décrite par un vecteur de 10 caractéristiques, chacune étant le nombre d'équipements par catégorie. Cependant, le nombre d'équipements n'est pas particulièrement pertinent pour notre problématique : la présence de deux hypermarchés ne rendra pas nécessairement une commune plus attractive que d'un seul ; à contrario, un nombre élevé de commerces de proximité sera probablement une

musée, concert.... », « démarches administratives » et « santé (hôpital, clinique) » indique que 20% de ces activités sont réalisés dans les villes nouvelles. Cette proportion est plus élevée pour la Brie-Boisée et la Haute Vallée de Chevreuse qui sont limitrophes d'une ville nouvelle (respectivement Marne-la-Vallée et Saint-Quentin-en-Yvelines), à la différence de Carnelle Pays-de-France.

caractéristique attractive. Nous avons donc procédé à une discrétisation des nombres d'équipements en trois classes : 1 (faible niveau d'équipement), 2 (niveau moyen) et 3 (niveau fort), en utilisant la méthode de Jenks, de manière à avoir des classes bien compactes (variance intraclasse faible) et bien séparées (variance interclasse élevée).

L'étape suivante de cette analyse consiste à réduire la dimension du vecteur de caractéristiques, de manière à pouvoir ordonner plus simplement les communes selon leur niveau d'équipement. Nous effectuons donc une analyse des correspondances multiples pour laquelle nous obtenons les résultats de la figure 2.3.

Figure 2.3 : Graphique des modalités de l'analyse des correspondances multiples effectuée pour les communes d'Ile-de-France (hors Paris) caractérisée par les dix catégories de la BPE retenues dans le questionnaire. On représente les barycentres des départements.

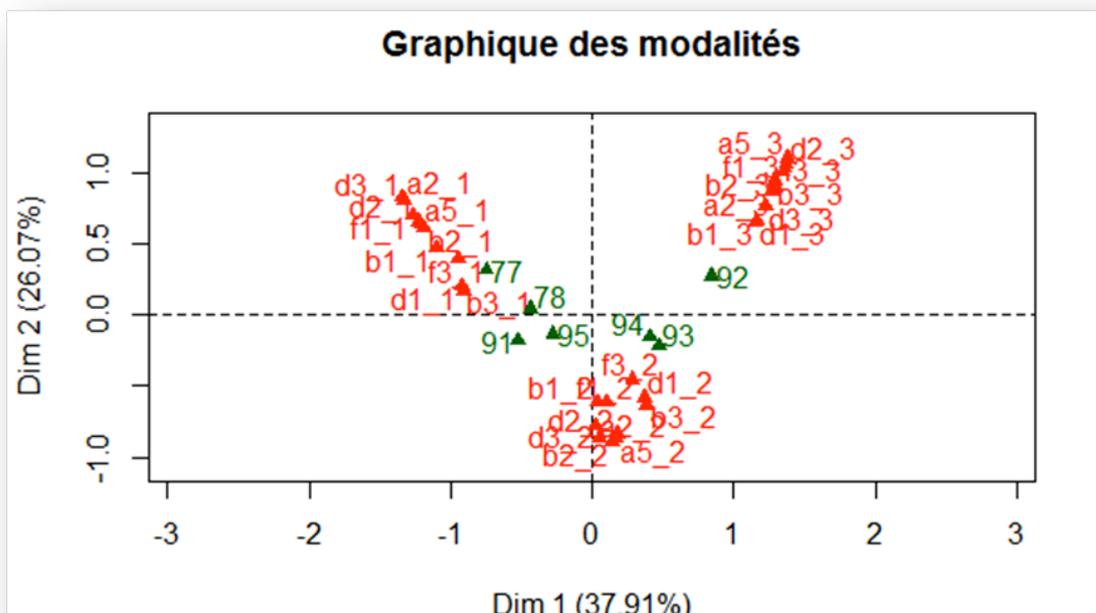
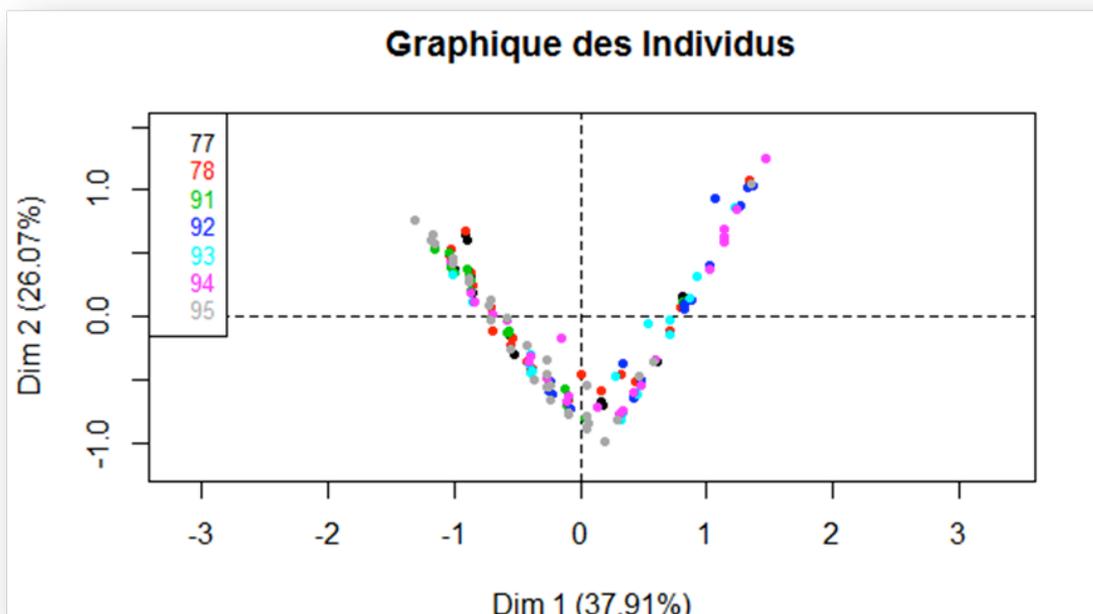


Figure 2.4 : Graphique du nuage des individus de l'analyse des correspondances multiples du niveau d'équipement. On constate que chaque département possède des communes de niveaux d'équipements variés, même si le quadrant nord-est est principalement occupé par des communes de petite couronne.



La Figure 2.3 montre que le premier axe factoriel ordonne les modalités et les communes par niveau croissant d'équipement (faible dans les valeurs négatives, moyen au voisinage de 0, et fort dans les valeurs positives). Les deux extrêmes sont le 77 et le 92 dont le niveau d'équipement se rapproche de celui de Paris (non pris en compte dans l'analyse, car extrêmement différent du reste). Le deuxième axe factoriel est plus difficile à interpréter. Le graphique présente un aspect parabolique typique d'un effet dit Gutman : il existe certainement des dépendances quadratiques entre les modalités. Cependant, en analysant plus dans le détail l'axe 2, nous pouvons déduire que des valeurs relativement plus fortes sur l'axe 2 traduisent un niveau d'équipements tournés vers les résidents (notamment équipement de loisir) plus important.

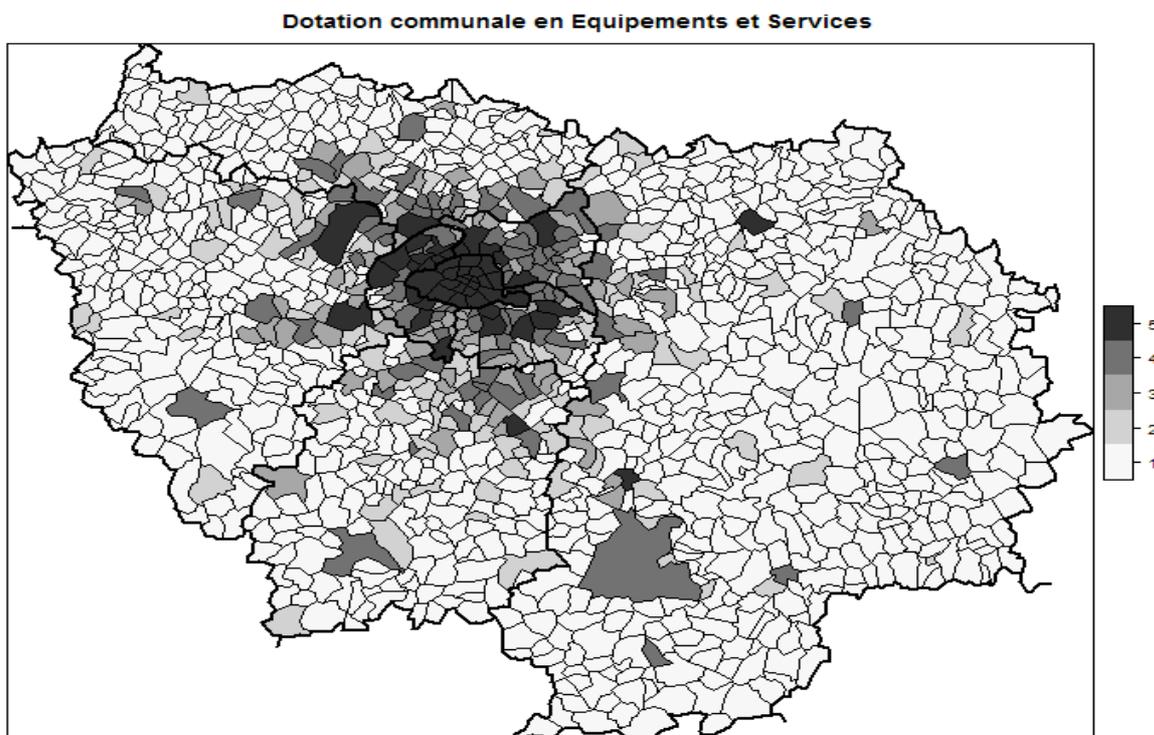
La Figure 2.4 présente le graphique des individus en utilisant un code couleur par département. Il montre que la diversité du niveau d'équipement de chaque département est réelle, et donc que l'avantage comparatif de la petite couronne, bien que net, n'est pas total. Diverses communes de grande couronne appartiennent au quadrant nord-est où sont présentes les communes les plus dotées.

L'utilisation du premier plan factoriel de l'analyse des correspondances multiples du niveau d'équipement des communes permet d'introduire une métrique non spatiale entre les communes : deux communes proches auront un niveau d'équipement comparable, et

deux communes distantes un niveau d'équipement très différent. Les communes de nos trois zones d'étude appartiennent toutes au quadrant nord-ouest : elles sont très faiblement dotées. En contrepartie, les communes des villes nouvelles à proximité de nos zones d'études présentent des niveaux d'équipement importants.

Une classification en cinq classes selon le niveau d'équipement (carte 2.8) laisse apparaître la distinction entre Paris, la petite couronne et la grande couronne que nous relevions, tout en mettant en relief l'importance des villes historiques (par exemple Melun ou Versailles), et des villes nouvelles.

Carte 2.8 : classification des communes en cinq classes selon leur niveau d'équipement, réalisée à partir du vecteur de caractéristiques utilisé pour l'analyse des correspondances multiples.



L'analyse du questionnaire permet ensuite de proposer une approche quantitative des communes fréquentées pour différents motifs. Si les grands pôles commerciaux reviennent régulièrement, nous constatons que le recours à des communes possédant des niveaux d'équipement très importants reste globalement rare : les périurbains des communes enquêtées favorisent nettement la proximité, et recourent de manière modérée à des communes très fortement dotées en aménités. Une analyse par territoire permet de préciser ce constat.

Brie Boisée

Paris est mobilisée principalement pour le travail par les habitants de la Brie Boisée. Les autres motifs de la mobilité se répartissent entre quelques grands centres commerciaux et quelques communes plus diversifiées :

Paris est le pôle concentrant le plus de déplacements des actifs (15% environ), les autres destinations ayant le travail pour motif étant diffuses dans le département ou la région ;

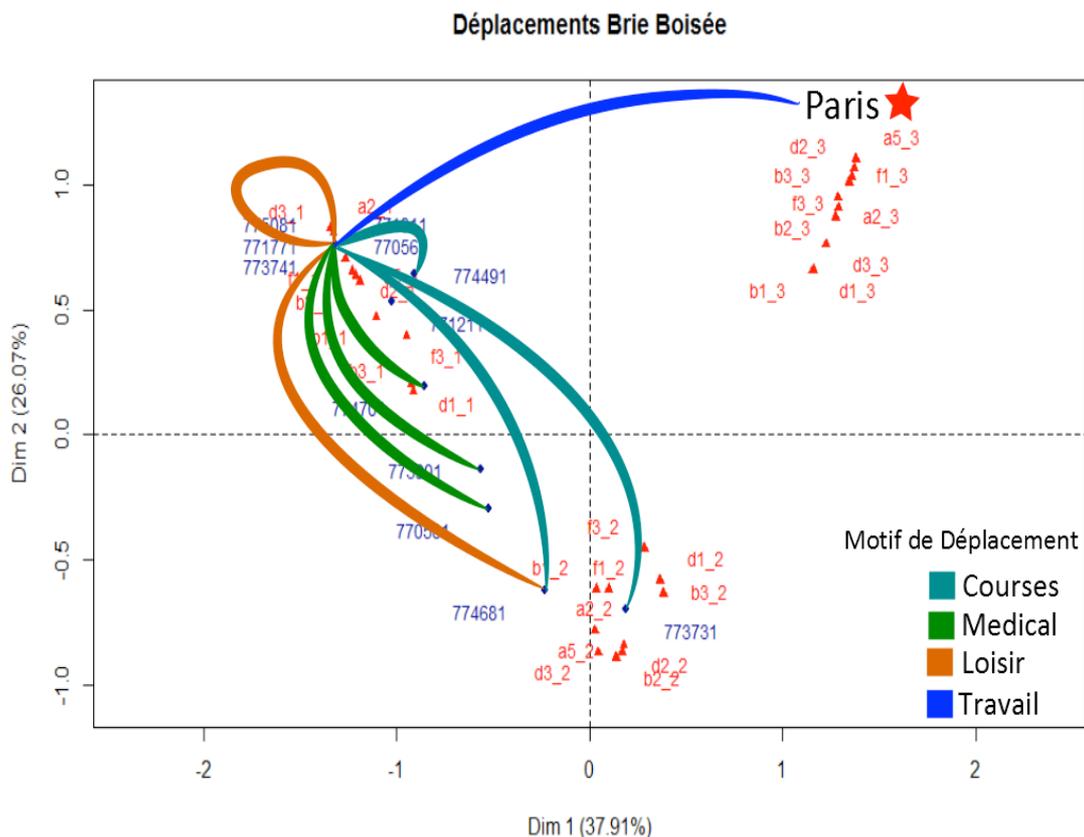
Les communes de Serris (77449), Torcy (77468) et Pontault-Combault (77373) sont principalement visitées pour les courses alimentaires, vêtements et bricolage : elles possèdent de fait quelques très grands centres commerciaux, dont celui du Val d'Europe ;

Les communes de Tournan-en-Brie (77470), Roissy-en-Brie (77390) et Bussy-Saint-Georges (77058) sont les directions les plus importantes pour des raisons de santé ;

Pour le motif loisir, les habitants préfèrent utiliser les infrastructures de leur commune (ou bien Torcy en deuxième lieu).

Graphiquement, nous obtenons le schéma de la figure 2.5.

Figure 2.5 : Déplacements des habitants la Brie Boisée observés dans notre enquête, représentés dans le premier plan factoriel de l'analyse des correspondances multiples du niveau d'équipement des communes d'Ile-de-France.



Les communes de la Brie Boisée figurent en haut à gauche : elles sont faiblement équipées. Leurs habitants visitent des communes un peu mieux dotées, notamment pour le médical, et nettement mieux dotées pour les courses et les loisirs pour lesquels la recherche de la variété et de la quantité est donc prépondérante. Nous constatons toutefois que les habitants de la Brie Boisée ne vont vers des communes mieux dotées que lorsque nécessaires, privilégiant la proximité géographique aux pôles. C'est particulièrement net pour le médical, présent dans des communes très moyennement dotées. Le pôle de Val d'Europe concentre à la fois les centres commerciaux et les loisirs.

Haute Vallée de Chevreuse

Nous retrouvons, pour la Haute Vallée de Chevreuse, une situation similaire :

Paris est le pôle principal pour le travail (environ 15%) ainsi que Guyancourt (78297) (qui compte plusieurs entreprises de renommée internationale: Technocentre Renault, Egis, Euriware, Crédit agricole...);

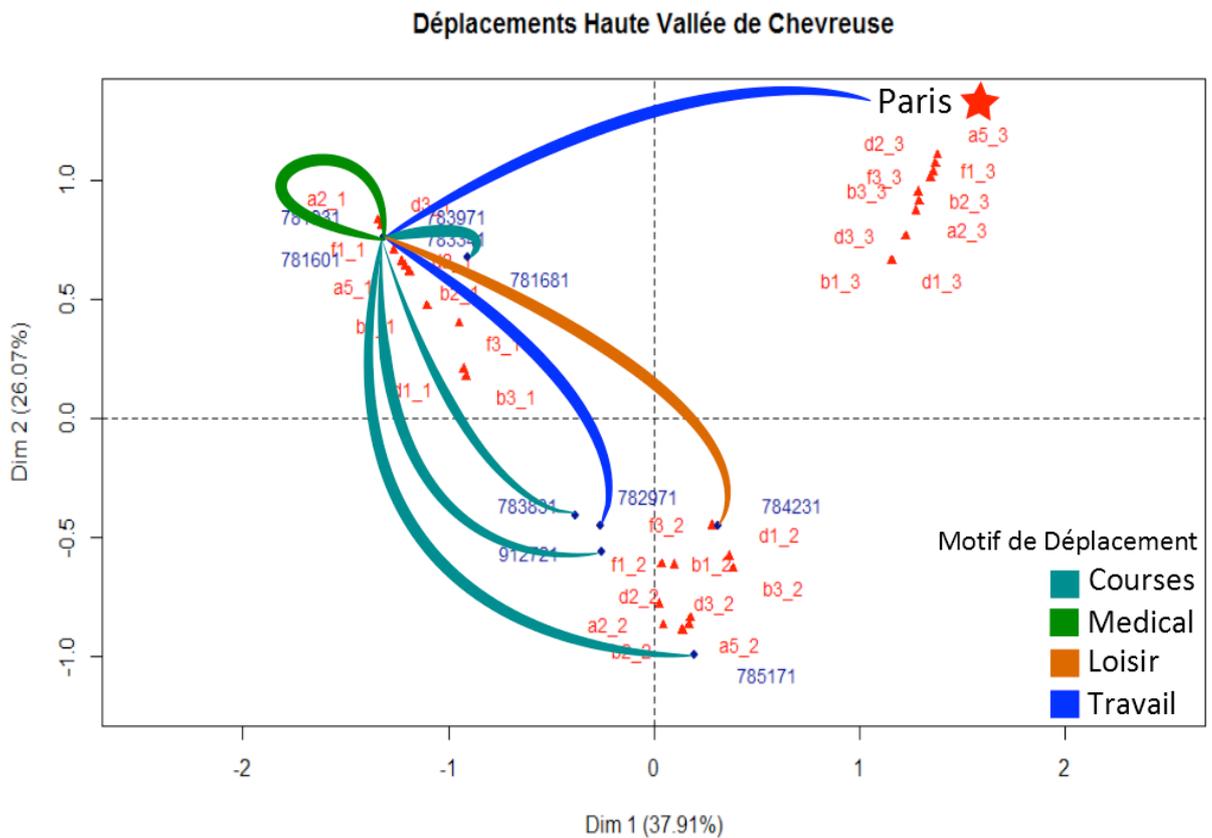
Coignières (78168), Maurepas (78383), Gif-sur-Yvette (91272) et Rambouillet (78517) sont visitées pour les courses. Ce sont des pôles secondaires importants. Coignières et Maurepas (zone commerciale PariWest) sont dans le périmètre de la ville nouvelle ;

Pour les loisirs, les habitants de la Haute vallée de Chevreuse se dirigent vers Montigny-le-Bretonneux (78423), qui accueille plusieurs manifestations culturelles et festivités ainsi qu'un patrimoine architectural prestigieux ;

Pour les raisons de santé, les habitants visitent principalement leur commune qui apparaît donc autosuffisante sur ce plan.

Ici encore le recours à la centralité et à un niveau d'équipements élevés ne se fait qu'avec parcimonie, et est rendu possible par la proximité géographique de villes historiques et de villes nouvelles.

Figure 2.6 : Déplacements des habitants de la Haute Vallée de Chevreuse observés dans notre enquête, représentés dans le premier plan factoriel de l'analyse des correspondances multiples du niveau d'équipement des communes d'Ile-de-France.



La configuration des mobilités sur la figure XX est très similaire à celle observée pour la Brie Boisée, à deux exceptions près : les communes sont autosuffisantes pour le médical, et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines comporte des communes très bien dotées, représentées dans les valeurs positives de l'axe 1.

Carnelle-Pays de France

L'analyse de Carnelle présente des résultats encore plus marqués que la Brie Boisée et Chevreuse :

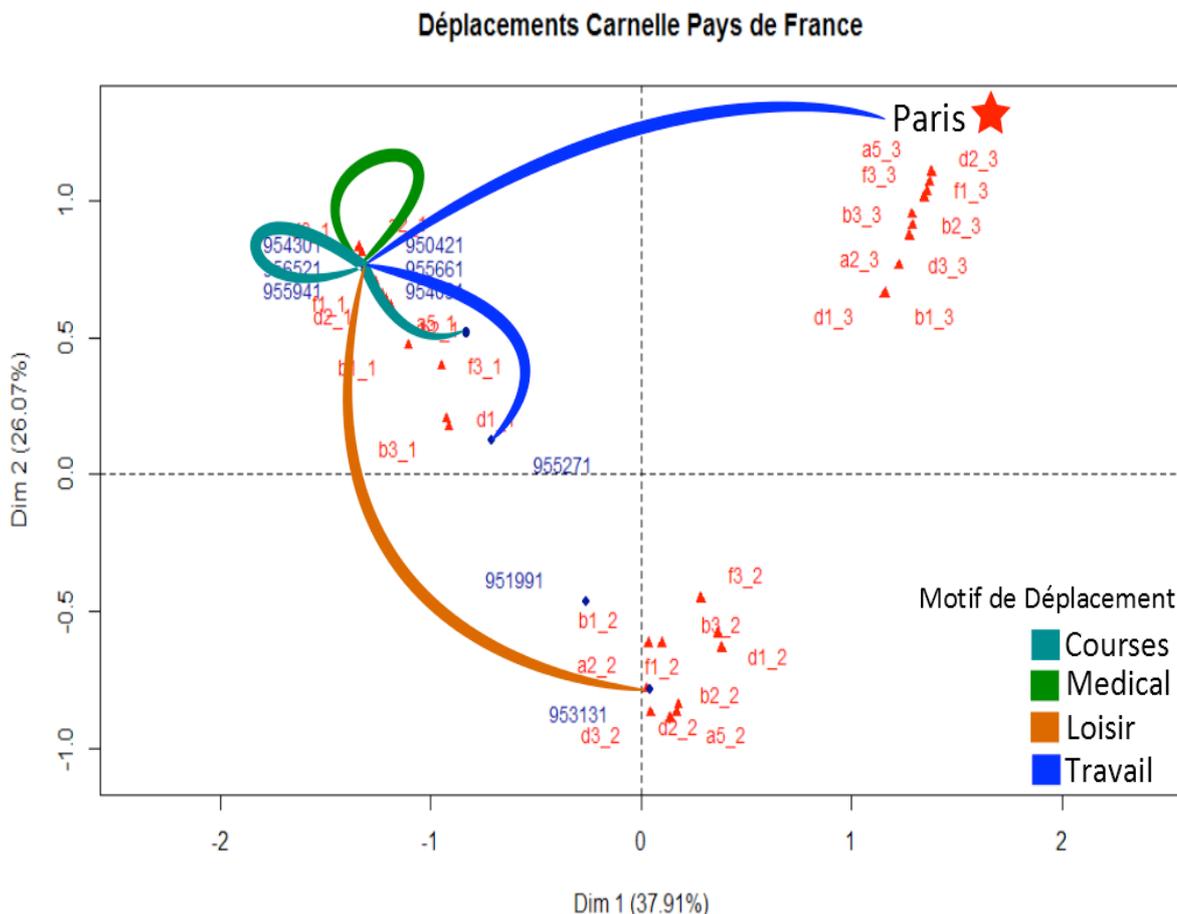
Paris est le pôle principal pour le travail (environ 15%). Roissy-en-France (95527) se distingue toutefois aussi puisqu'elle englobe l'aéroport Charles-de-Gaulle qui offre un nombre considérable d'emplois ;

les communes de Moisselles (95409) et Montsoul (95430) sont celles qui satisfont les besoins pour les courses alimentaires et les vêtements, malgré une offre moyenne ;

L'Isle-Adam (95313) représente la commune privilégiée destination pour les loisirs: plusieurs espaces de culte et de sport, une plage et une grande forêt ;

Ici aussi on peut remarquer que les habitants ne s'éloignent pas pour les raisons de santé et se contentent des équipements présents dans leur commune.

Figure 2.7 : Déplacements des habitants de Carnelle-Pays de France observés dans notre enquête, représentés dans le premier plan factoriel de l'analyse des correspondances multiples du niveau d'équipement des communes d'Ile-de-France



Les déplacements des habitants de Carnelle s'effectuent vers des communes de faible niveau d'équipement : en l'absence de ville nouvelle ou de villes historiques plus denses, les habitants privilégient la proximité spatiale et se contentent de zones commerciales plus ou moins bien dotées, à l'exception de L'Isle-Adam.

L'ancrage territorial que nous avons précédemment montré, et le rôle de la proximité spatiale sont donc confirmés par cette analyse : les habitants de nos trois territoires d'étude ne recourent à des communes très fortement dotées en équipement que pour les motifs commerciaux, et les villes nouvelles permettent de limiter très nettement le recours à Paris ou la petite couronne. La concentration des mobilités vers un nombre assez restreint de villes confirme aussi que la structuration en archipel de ces espaces périurbains est marquée. Autour des communes de résidence gravitent des petits chapelets d'îles procurant les services un peu plus rares, notamment médicaux, tandis que les villes nouvelles et quelques villes historiques constituent des destinations récurrentes (et relativement

proches) pour le reste des autres motifs. La dépendance à Paris ne reste manifeste que pour le travail : nous approfondissons cette question dans le paragraphe suivant.

4. LA RATIONALISATION DES LIENS A PARIS

La carte des bassins de vie et les diagrammes, les résultats des questionnaires et les données de la dernière EGT confirment un lien limité des enquêtés à Paris (intra-muros). La commune-centre est fréquentée rarement ou jamais par 42% des répondants du questionnaire en semaine, proportion qui augmente le week-end (47%) et plus encore lorsqu'on considère les congés (53%).

Exploitation du questionnaire

[Q17] Vous arrive-t-il, à vous ou votre conjoint, d'aller à Paris ?

Pendant la semaine

Souvent : 28% ; Parfois : 30% ; Rarement ou jamais : 42%

Pendant le week-end

Souvent : 7% ; Parfois : 45% ; Rarement ou jamais : 47%

Pendant les congés

Souvent : 8% ; Parfois : 38% ; Rarement ou jamais : 53%

La récente EGT confirme que Paris est en moyenne le lieu de réalisation de seulement 6% des activités des périurbains¹⁹ résidant dans une de nos communes d'étude. Le questionnaire nous permet de préciser (tableau ci-après) que, en dehors des activités professionnelles, Paris est citée spontanément (Rubrique D du questionnaire) parmi les deux principaux lieux fréquentés surtout pour les activités de « temps libre » pour lesquelles la capitale est incontournable du fait de la singularité de son offre (motif loisirs cité par 20% des répondants) ou parce que la famille ou les amis y habitent (15% des répondants).

¹⁹ En excluant les motifs contraints (travail, affaires professionnelles et études), seuls 3% des activités des résidents des terrains d'études sont réalisées à Paris (EGT 2010-11). Ce sont ainsi seulement 4% des habitants qui, un jour moyen de semaine, se rendent à Paris pour une autre activité que le travail. Et en excluant les actifs ayant un emploi dans la capitale, on ne compte plus que 3% de résidents.

Nombre de fois où Paris apparaît (sur 337 réponses)

Pour les courses de proximité	2
<i>dont première réponse</i>	0
Pour les cours type "vêtement, bricolage"	37
<i>dont première réponse</i>	17
Pour les déplacements de loisir	68
<i>dont première réponse</i>	35
Pour les déplacements médicaux	11
<i>dont première réponse</i>	1
Pour les déplacements chez des amis / de la famille	50
<i>dont première réponse</i>	29

4.1 LES TROIS LOGIQUES DES LIENS (LIMITES) A PARIS

La relation des périurbains à Paris est ténue. Elle est organisée, en outre, selon trois logiques qui ne concernent pas forcément les mêmes catégories d'individus : une logique professionnelle, une logique touristique et enfin une logique médicale.

Exploitation du questionnaire

[Q18] En général, pour quelle(s) raison(s) allez-vous à Paris ? (plusieurs réponses possibles)

- Travail 37%
- Loisirs 59%
- Shopping 31%
- Promenade 33%
- Famille ou amis 26%
- Raison médicale 25%

Malgré la déconcentration, Paris demeure un pôle d'emploi majeur de la métropole francilienne, et une partie des périurbains y a son lieu de travail, ou s'y rend pour affaires professionnelles. Malgré tout seulement 8% des personnes enquêtées par questionnaire ont leur emploi à Paris. En effet, la majorité des actifs de Carnelle Pays de France et de la Vallée de Chevreuse travaille dans des pôles d'emplois périphériques, plus proches de leur lieu de résidence que Paris ou la Défense. En revanche, les répondants de la Brie Boisée paraissent relativement dépendants de Paris aussi bien pour les déplacements domicile/travail que ceux liés aux activités culturelles et de loisirs (Tableau 2.1).

« Ben, il change de sites. Il n'est pas toujours au même endroit. Donc, il a travaillé sur Saint-Quentin- en-Yvelines. Donc, vraiment pas... pas loin. Et là, il a changé de site, il est... plus souvent... Enfin, il est plus souvent sur Le Plessis-Robinson... donc, un peu plus loin. » - Eléonore, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 34 ans, mariée, informaticienne.

« Oui, c'est ça, le côté campagne et puis le fait qu'on ne travaille pas très loin, quoi. Moi, je travaille à Sannois et ma femme travaille à Sarcelles. » - Vincent, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 49 ans, marié, informaticien

« Il travaille... Place Charles de Gaulle – Étoile. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le - Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

« Les sorties au restaurant ou au cinéma, oui, ça nous arrive le week-end. Ce n'est pas tous les week-ends, mais une fois tous les 15 jours, si on est à Paris on en profite, sinon on reste dans les alentours, souvent à Tournan. (...) Le week-end dernier par exemple, on a fait le jardin des plantes à Paris, parce qu'il y avait une exposition sur les dinosaures, non voilà en fonction, voilà parce qu'il y a des spectacles. C'est vraiment en fonction de ce qui se présente. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières-en-Brie, 35 ans, mariée, accueil banque

La deuxième logique des liens avec Paris est « touristique » : Paris est fréquentée pour son offre en matière de loisirs et en particulier pour des sorties culturelles, mais ces sorties restent occasionnelles : qualifiées de touristiques, elles sont réalisées le week-end ou lors des vacances. Le Tableau 2.1 montre que les habitants de la Brie Boisée mais aussi ceux de Carnelle déclarent fréquenter Paris pour leurs loisirs plus souvent que ceux de la Vallée de Chervreuse, mais les différences sont limitées. Elles suggèrent néanmoins que pour ce motif les logiques diffèrent de celles observées dans le cadre du travail qui, du fait de la fréquence des déplacements engendrés, révélait une relation plus forte à la distance-temps entre le territoire de résidence et la capitale. Pour profiter de l'offre de loisirs offerte par la capitale, on hésite moins à faire des trajets longs, d'autant plus qu'ils sont peu fréquents et réalisés surtout le week-end.

« Non c'est vraiment rarement, honnêtement, on y va une fois par an, soit on va y aller un soir pour un spectacle, ça ça doit être 2 fois par an et on y va en voiture avec mon mari, parce que pour le retour on ne va pas prendre le RER. (...) Ou alors les rendez-vous sur Paris dans des hôpitaux à Paris donc on y va en transports parce que pour un rendez-vous, on ne sait pas en voiture avec les bouchons parisiens quand on va arriver, donc on y va en transports et sinon si ça va être culturel ça va être un dimanche donc c'est forcément en voiture. » - Mireille, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre

« Sinon, il y a le centre commercial de L'Isle-Adam qui n'existait pas, mais on allait déjà là-bas pour se promener. Alors, on allait plus souvent à Paris, en plus avec les enfants qui étaient adolescents, maintenant même si je ne suis pas très shopping et qu'on n'y va pas souvent, on va à L'Isle-Adam. Mais c'est difficile de vous répondre, car on n'avait pas non plus les mêmes besoins avec les enfants. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

Enfin la troisième logique des relations entre le périurbain et la capitale est d'ordre médical. En effet, un des motifs de déplacement pour lequel une partie spécifique de la population, à savoir les retraités, reste totalement dépendante de Paris correspond à celui des soins de santé spécialisés, et ce malgré le développement d'offre périphérique (centre hospitalier de Val d'Europe). Nous retrouvons ici la configuration du modèle de Christaller

avec des services supérieurs situés à des distances plus longues. La Vallée de Chevreuse se démarque un peu de ce modèle (Tableau 2.1), ses résidents semblant moins fréquenter Paris pour raisons médicales probablement du fait d'une offre de spécialistes à proximité (notamment dans le Département des Hauts de Seine) plus fournie que pour les deux autres territoires.

« Ben, écoutez, les... pour les problèmes de santé que l'on a... enfin, ma femme et moi, on est surtout centré sur Paris. » - Michel, CC Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité.

Tableau 2.1 : Pourcentage de répondants affirmant se rendre régulièrement à Paris selon les motifs

	Brie Boisée	Carnelle Pays de France	Vallée de Chevreuse
motif Travail	45.8%	32.2%	24.6%
motif Loisirs	54.2%	59.3%	47.5%
motif Shopping	29.0%	35.6%	21.2%
motif Promenade	32.7%	33.1%	25.4%
motif Visite à famille / amis	21.5%	25.4%	24.6%
motif Médical	27.1%	27.1%	16.1%

4.2 LES DETERMINANTS DU CHOIX MODAL

En ce qui concerne le choix du mode lors de ces déplacements à longue distance, nous avons pu relever sur les diagrammes de mobilité que les transports collectifs sont essentiellement utilisés pour se rendre à Paris ou dans certains bassins d'emplois (Saclay, Vélizy, St Quentin). Le questionnaire vient appuyer ces constats : si en moyenne 67% des répondants utilisent la voiture pour aller travailler, ce chiffre tombe à 42% pour ceux dont l'emploi est localisé à Paris.

Le choix des modes de transport diffère assez clairement selon la position dans le cycle de vie et le type de déplacements (domicile/travail ou activités quotidiennes). Sur les trois communautés de communes, les réseaux de transport collectifs ferroviaires sont principalement utilisés par les actifs lors des déplacements domicile/travail²⁰, les retraités lors des déplacements de longues distances pour un week-end ou des vacances ou encore par l'ensemble de l'échantillon pour des activités culturelles réalisées dans Paris.

Concernant le mode choisi par les actifs, deux cas de figure sont identifiables : (1) l'actif dont l'emploi est situé en périphérie, à proximité du lieu de résidence, se déplaçant en voiture et (2) l'actif dont le lieu d'emploi est localisé dans les grands bassins d'emplois de la région Ile-de-France (Paris, la Défense, Roissy, St Quentin) et dans ce cas, la voiture est

²⁰ Selon l'EGT 2010-11, un jour moyen de semaine, 18.9% des actifs des trois territoires périurbains se rendent au travail en transports collectifs (17.5% en transports collectifs ferrés). Leur distance domicile-travail moyenne s'élève à 27.1 km contre 15.2 km pour les actifs en voiture. La part modale des transports en commun croît avec l'allongement des distances domicile-travail.

déposée dans un parking relai et la seconde partie du voyage se réalise en train ou en RER²¹. Pour les actifs, leurs activités quotidiennes en dehors des déplacements domicile/travail, sont davantage orientées vers le local. Leur désir d'ancrage semble être motivé par la recherche de repos, passant ici par la diminution des déplacements.

« C'est raide. Oui, c'est raide. Moi, je sais que je commence à 6 heures, parce que je travaille à l'hôpital de Beaumont. Il n'y a rien. Il n'y a ni train, donc je suis obligée d'y aller en voiture. »
Marise, CC Carnelle Pays de France, St Martin du Tertre, 62 ans, mariée, infirmière.

« Mon mari travaille à la Défense. Il y va en voiture, puis en train. » - Béatrice, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre, 60ans, mariée, retraitée.

Les personnes âgées se rendent à Paris pour des activités culturelles complémentaires (cycles de conférence, visites aux musées) à celles qu'ils pratiquent déjà au sein de leur commune via l'offre des associations culturelles locales (concerts, expositions, conférences), et ont recours aux transports collectifs pour ce faire (parfois en intermodalité VP-métro).

« Et on se retrouve à Paris... au lieu de l'exposition. Et moi, là, j'y vais... En règle générale, j'y vais en train... parce qu'il faut se garer. Vous êtes sûr de mettre les 40 min. C'est 1 fois par semaine. C'est... Voilà. Ce n'est pas forcément régulier. » - Christine, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée

La perception des parents avec enfants²² est totalement différente : se rendre à Paris en famille en transport collectif n'est pas envisageable, perçu comme compliqué avec des enfants en bas âge (poussettes), mais possible en voiture, bien que coûteux (parking). C'est pour cela que ces déplacements restent occasionnels. Pour eux, nous relevons davantage un désir d'ancrage ou d'inscription dans ce bassin intermédiaire permettant d'accéder à une offre commerciale et d'activités relativement étoffées.

« Aujourd'hui... aujourd'hui, on n'a plus grand-chose... enfin, on a un mode de vie où on va chez les gens et on reçoit parce que... on n'a pas le courage, quand on est 4 couples, de se retrouver sur Paris... il faut trouver 4 places de parking, réserver les poussettes, les machins... ça ne nous convient pas. Donc, on se voit les uns chez les autres. Si aujourd'hui, c'est un... c'est un plaisir et que demain, c'est un luxe parce qu'il faut mettre 60 € pour aller chez des copains, ben, oui, je serais très énervée, oui. Je serais très énervée. » - Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale

²¹ Une approche des modes de transport pour les déplacements domicile-travail selon le lieu d'emploi par l'EGT 2010-11 confirme cette différenciation. En dépit de la faible taille de l'échantillon, l'EGT révèle qu'un jour moyen de semaine, 6 actifs sur 6 se sont déplacés en transport en commun pour du domicile-travail à Paris, 7 sur 16 parmi ceux ayant leur emploi en petite couronne mais seulement 2 sur 47 parmi ceux ayant leur emploi en grande couronne.

²² Ces parents en tant qu'actifs utilisent parfois les transports collectifs, les critères de déplacements, seul ou en famille, reposent donc sur des attentes très différentes.

5. LES TROIS IDEAUX-TYPES DE VILLAGE PERIURBAIN

Les communes enquêtées bénéficient pour certaines de services de transport en communs, et pour la plupart de pistes cyclables. On retrouve ici une certaine transposition du mode d'aménagement dominant des grandes villes, couplée au développement des transports en commun pour des raisons d'équité territoriale. Pourtant, ce n'est pas l'urbanité qui est mise en avant dans les entretiens, mais plutôt un certain nombre d'idéaux-types de village périurbain. Ces idéaux-types ne s'opposent pas, mais se combinent dans la construction concrète des territoires et les pratiques de mobilité des habitants.

5.1 LE VILLAGE TRADITIONNEL

Le premier idéal-type peut être qualifié de « village traditionnel », qui s'apparente à une image d'Epinal, ou encore le village gaulois des aventures d'Astérix. Il s'agit d'un village quasiment auto-suffisant, concentrant l'ensemble des fonctions de base administratives et commerciales, mais dans des proportions très contenues, de manière à prévenir toute croissance et conserver sa particularité et son indépendance. Les habitants qui attribuent à leur commune de résidence ce statut de village lui associent un noyau résidentiel relativement restreint, complété par des commerces de proximité. Ils déplorent la disparition des commerces locaux, tout en mettant l'offre commerciale du territoire en concurrence, ce qui peut sembler un peu paradoxal. Nous ne revenons pas sur les consommations d'énergie et émissions de polluants et gaz à effet de serre liées à l'usage de l'automobile, mais envisageons ici la durabilité du territoire dans sa capacité à continuer d'accueillir un développement local, et d'être résilient à différents chocs. La question du commerce, indispensable pour réaliser le modèle d'autosuffisance, est fragile.

Oh, il y a des changements. Bon, c'est... oui, il y a moins de commerces qu'avant. Avant... avant, il y avait une petite épicerie qui a disparu. Il y avait un autre café qui a disparu, aussi. Oui, il y a moins de... et puis il y avait des gens qui venaient faire des tournées. Bon, on ne les voit plus. Non, c'est vrai que... il n'y a pas de... ça a évolué, mais enfin, il n'y a que le supermarché à côté, c'est tout. (Michel, Seugy)

Ce souhait de voir leur commune conserver un statut de village se couple, de manière paradoxale, avec une valorisation très forte de l'accessibilité, qui par conséquence incite à désertier les commerces locaux en fonction des potentialités offertes par les commerces environnants.

Je lui dirais que c'est pratique, dans le sens que c'est pas loin des grands axes, il y a un accès à la A4 qui est assez proche, il y a le RER à Bussy, il n'y a pas les inconvénients des villes avec le RER, ça reste un village assez calme pour ceux qui aime le calme et en même temps on n'est pas trop loin d'une station RER pour ceux qui prennent les transports en commun, il y a toutes les commodités. (Ferrières-en-Brie)

Le modèle du village traditionnel se heurte à des impératifs économiques, à commencer par des aires de chalandise suffisamment importantes pour assurer la viabilité des commerces de proximité. Les commerces ne sont d'ailleurs pas nécessairement ceux souhaités par les habitants ; les moyennes à grandes surfaces alimentaires sont fortement valorisées et recherchées.

Parce qu'à La Verrière, il n'y avait pas de commerces. Il y avait juste... des petits commerces vers... la Résidence du Bois de l'Étang et... il n'y en avait pas ailleurs. Par exemple, à la gare de La Verrière, il n'y avait pas Intermarché. Intermarché, il n'y a que quelques années qu'ils l'ont mis en place. Alors, vous voyez, les gens se rendaient à... à Auchan, à Carrefour... c'est à peu près pareil. (Amina, Le Mesnil-Saint-Denis)

Ainsi le modèle du village autosuffisant est en grande partie une illusion : le recours aux centres commerciaux et à l'automobile sont généralisés, comme nous l'avons montré. Ce type de développement territorial dans les territoires enquêtés provoque une hypertrophie des deux échelles très locales (moins de 5 km) et régionales.

5.2 LE VILLAGE EN RESEAU

Le deuxième idéal-type est celui du « village en réseau ». Dans la plupart des territoires enquêtés, le sentiment d'appartenance au territoire est très fort, et le bassin de vie s'étend de manière volontaire, et non pas seulement subie, bien au-delà de la commune. Dans le cas d'un village en réseau, les habitants d'un des nœuds du réseau consomment indifféremment des services dans l'ensemble du territoire, sans éprouver le besoin de recourir à des polarités plus importantes. Nous avons montré que c'est clairement le cas pour les services médicaux, et dans une moindre mesure pour les loisirs et une partie des consommations de biens. Cependant, un développement plus avant d'un tel réseau non hiérarchique de petits villages ou bourgs nécessite une fluidité des déplacements de moyenne distance. Or, les réseaux de transport privilégient l'échelle du très local, avec des pistes cyclables, ou l'échelle régionale, grâce aux infrastructures à forte capacité, mais dédaignent les moyennes distances, pour lesquelles il n'existe pas d'alternative à la voiture individuelle. En outre, le réseau routier est assez mal adapté au développement d'un maillage intermédiaire, du fait de la congestion. La situation est différente en Vallée de Chevreuse, puisque la faible congestion du réseau, ainsi qu'un réseau plus proche de la topographie, autorise des circulations plus fluides (sinon plus rapides) entre les lieux, et le renforcement d'une identité locale. Ce sentiment d'appartenance en Vallée de Chevreuse à un territoire, et pas seulement à une commune, va au-delà de la construction d'une identité collective ; il se traduit concrètement dans des pratiques d'entre-aide palliant la faiblesse du réseau de transports en commun.

Entre Chevreuse et St Rémy c'est une institution tout le monde fait du stop parce qu'il n'y a pas beaucoup de bus. Moi je prends tout le temps des gens en stop. (Odile, Chevreuse)

5.3 LE VILLAGE RURAL, EN OPPOSITION A LA METROPOLE EN RESEAU

Le dernier idéal-type correspond à l'évolution des parcours résidentiels que nous avons analysée. Loin d'être des territoires de relégation pour citadins trop pauvres pour se maintenir dans le centre de l'agglomération, les territoires périurbains de notre étude sont des territoires choisis, habités en grande partie par des natifs du périurbains, possédant un savoir-faire automobile et un savoir-faire territorial considérable, et cohabitant avec une population plus rurale, ayant assisté à la vague de périurbanisation depuis les années 1960. Nous proposons donc un idéal-type de « village rura »,l qui remet en avant des valeurs de la ruralité, comme le travail de la terre, l'exploitation des ressources naturelles, et une certaine indépendance de la métropole. Cette évolution est sensible dans le rapport des habitants aux espaces verts, à la fois considérés comme des parcs géants pour les loisirs (randonnée, vélo), mais aussi comme des espaces naturels, le rapport à l'agriculture, avec un recours fréquent aux paniers locaux et initiatives similaires. L'idéal-type du village rural se retrouve également dans le rapport aux commerces locaux, où les centres commerciaux trop métropolitains sont délaissés aux profits de structures considérées plus locales, ou plus en adéquation avec la taille du territoire. Il existe également une aspiration à l'ancrage local et aux formes de consommation locale : petits commerces et producteurs locaux, cueillette, petites surfaces commerciales fréquentées plusieurs fois dans la semaine pour des paniers fractionnés et finalement réduits, qui se rapprochent plus d'un mode de vie rural que d'un mode de vie métropolitain.

6. CONCLUSION

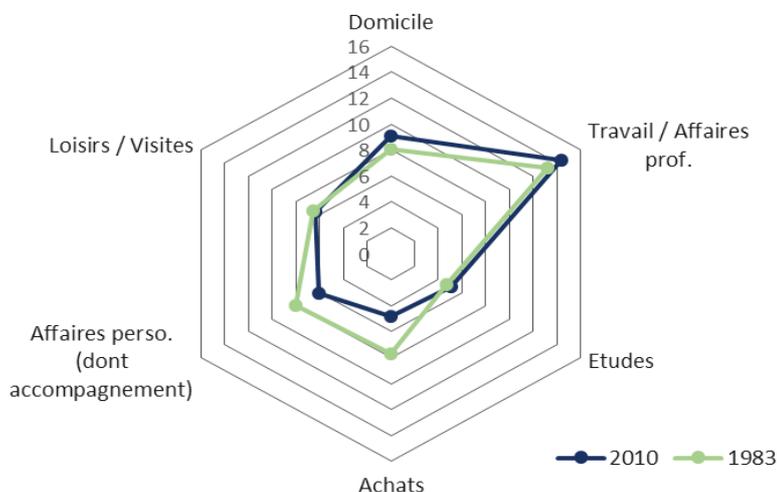
À la recherche de flexibilité et d'indépendance dans la réalisation de leurs programmes d'activité, et en se fondant sur une connaissance solide du territoire environnant (qui augmente avec les années), les périurbains Franciliens reconfigurent perpétuellement leur bassin de vie en le réorganisant selon le renouvellement et la mutation de l'offre du territoire. Or cette offre s'est fortement recomposée au cours des dernières années sous l'effet de logiques d'ampleur métropolitaine, portant une réorganisation plus multipolaire des activités économiques en faveur de pôles de première et deuxième couronne qui ont vu leurs emplois progresser et se diversifier. Une recomposition est également manifeste à l'échelle locale, celle des petites communes périurbaines, qui avec l'arrivée de nouveaux habitants manifestant une logique d'ancrage ont vu se développer une offre d'activités variées dans le domaine des loisirs (sport, musique, théâtre, etc.). Ces dernières rencontrent un succès croissant, mais aussi complètent et contribuent à redynamiser des manifestations locales plus traditionnelles (lotos, brocantes, fêtes de village...). La croissance démographique a aussi favorisé le maintien et, souvent, le développement de commerces et services à la population qui tirent une partie de leurs revenus de la clientèle locale et contribuent aussi, en retour, à ancrer localement les pratiques. Le rôle des espaces ouverts, et notamment des forêts, est également manifeste

dans cette dynamique, notamment le week-end. Plus que le jardin et le « barbecue », c'est en quelque sorte la promenade dominicale en forêt, en famille ou pour des activités sportives, qui est exprimée dans les imaginaires et les pratiques des périurbains Franciliens et contribue très fortement à ancrer leurs mobilités.

Les bassins de vie s'organisent en archipels dans lesquels la commune de résidence et les pôles de proximité tiennent une place prépondérante. En revanche, le reste de la métropole francilienne, notamment Paris, mais aussi le périmètre de la communauté de commune, sont peu fréquentés surtout lorsqu'on n'y a pas son emploi. La rareté et la spécialisation des relations à Paris témoignent à la fois de la conscience de son éloignement géographique et temporel et des efforts qu'il faut faire pour s'y rendre en voiture ou en transports en commun, mais elles rendent également compte de la maturité de l'offre des territoires périurbains dans tous les domaines de la vie quotidienne (emploi, commerces, services et loisirs). On va à Paris si on y a son emploi (ce qui est de plus en plus rare grâce au développement des pôles) ou bien de la famille ou des amis. Sinon, Paris attire pour son offre encore inégalée dans la métropole en matière de loisirs (notamment dans le domaine culturel) et dans le domaine médical. Enfin, pour la majorité des enquêtés le découpage institutionnel des communautés de communes est méconnu et si parfois ces derniers revendiquent un attachement et/ou une identité, c'est avant tout à une entité géographique comme les forêts par exemple. Il y a en revanche absence de correspondance entre les bassins de vie et les communautés de communes.

Au fil des ans, grâce à la maturité de l'offre des territoires périurbains, en particulier commerciale (située à seulement 10 à 15km du lieu de résidence,) et à la recherche d'ancrage local manifestée par les habitants, les recompositions des bassins de vie s'inscrivent dans une tendance de rétrécissement de leur étendue. Cette tendance est confirmée par les EGT qui montrent entre 1983 et 2010 une contraction des portées des déplacements des résidents de nos trois territoires d'étude (hors marche à pied) pour les motifs non contraints, c'est-à-dire les affaires personnelles et, plus encore, les achats (cf. graphique ci-après). Mais si les distances ont plutôt tendance à diminuer, en revanche l'usage de la voiture ne connaît pas d'évolution favorable, en particulier du fait de l'atténuation des liens avec Paris. Le chapitre qui suit va maintenant s'attacher à mieux expliciter la place de la voiture dans les modes de vie et les mobilités des périurbains.

Figure 2.8 : Évolution de la portée moyenne (en km) des déplacements selon le motif entre 1983 et 2010 (hors marche à pied)



Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

Berger, M., Aragau, C., & Rougé, L. (2014). Vers une maturité des territoires périurbains? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien. *EchoGéo*, (27).

Bonnin-Oliveira, S. (2013). « Des territoires reconfigurés par la périurbanisation : Modes de vie et recompositions territoriales aux marges de l'aire urbaine toulousaine », in *EspaceTemps*.

Bonnin-Oliveira S. (2012). « Intégration des espaces périurbains à la planification métropolitaine et recompositions territoriales. Position de thèse », in *Etudes foncières*, n°157, p. 7.

Bonnin-Oliveira, S. et al. (2014), Les pôles secondaires' dans la réorganisation des mobilités: Maturité et durabilité des espaces périurbains?, in *Vivre en ville hors des villes. Synthèse de programme de recherche*, 29-41.

Bouleau, M., Mettetal, L. (2012). Le périurbain en quête de proximité, *Transports*, n° 475.

Bouleau, M., Mettetal, L. (2014). La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités, in *Note Rapide – Mobilité*, n°646, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Ile-de-France.

Cailly, L. (2008). Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain?, *EspacesTemps.net*, mai.

Desjardins, X., Mettetal, L. (2012). 'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique , Flux, n°89-90.

Dodier, R. (2012), Habiter les espaces périurbains, Rennes, PUR.

Le Breton, É., Le Corre, B., Steunou, M. (2012). Ça bouge dans le périurbain !, hors-série Place publique, Audiar.

Jaillet, M-C., Rougé, L., Thouzellier, C. (2004). L'émergence de nouvelles figures de l'urbanité dans les modes de vie périurbains, in actes du colloque Mobilités et territoires urbains, Puca, pp. 57-62.

Jaillet, M-C, Rougé, L., Thouzellier, C. (2006). Les modes de vie des « navetteurs » toulousains installés aux franges de l'aire urbaine : vers l'émergence de nouvelles figures de l'urbanité, in Bonnet M., Aubertel P., La ville aux limites de la mobilité, Paris, PUF.

Jaillet M-C, Rougé L., (2007). L'espace périurbain dans la ville «à trois vitesses, CERTU, 2007. p.7, www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr, consulté le 20 février 2012.

Orfeuil, J-P., (2012). L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Inrets, coll. « Synthèse », n° 37, 2000.

Rougé, L. (2012). Vivre en lotissement pavillonnaire : entre spécificités et uniformité, Habiter dans le périurbain, in Les Cahiers, n°161, IAU IdF, pp. 24-27.

Sencébé, Y. (2012), La périurbanité : entre conditions sociales et genres de vie, Habiter dans le périurbain, in Les Cahiers, n°161, IAU IdF, 31-34.

CHAPITRE 3 - LES RESSORTS ET EVOLUTIONS DE L'AUTOMOBILITE PERIURBAINE

Dire que la voiture est hégémonique dans la mobilité des périurbains est une banalité. Au-delà de ce constat, l'objectif de ce troisième chapitre est d'analyser l'automobilité périurbaine (au sens d'une mobilité dominée par le mode automobile) à travers une quadruple grille de lecture.

La première concerne les modes de vie, et montre que la recherche de flexibilité des programmes d'activité qui caractérise les personnes enquêtées contribue très largement à expliquer le recours à la voiture et la faible attractivité des transports en commun. La deuxième grille de lecture s'intéresse à l'évolution des usages de la voiture et met en exergue des stratégies réelles de rationalisation, motivées principalement par une recherche de diminution de la pénibilité des déplacements en voiture. La troisième grille de lecture s'attache à révéler le savoir-faire automobile des périurbains approchant les usages et étant un élément contribuant à expliquer les arbitrages entre recherche de flexibilité et de moindre pénibilité. Enfin, la quatrième grille de lecture de l'automobilité périurbaine est territoriale : elle analyse le processus de co-construction à l'œuvre entre rationalisation et redéploiement des activités du quotidien en faveur de territoires de proximité, montrant ainsi le caractère dynamique du lien entre forme urbaine et mobilité mais aussi la place qu'y occupent les représentations et la connaissance des territoires qu'acquièrent les ménages. Or ces deux aspects sont très peu pris en compte dans l'abondante littérature internationale traitant de ce sujet.

Avant de décliner ces quatre réflexions, qui se basent sur les résultats de nos enquêtes (et pour l'essentiel sur les entretiens), nous présentons les grandes caractéristiques de la mobilité des habitants de nos territoires d'étude et de la progressive consolidation de cette automobilité au détriment de la marche au cours des trente dernières années. Contrairement au reste du texte, cette analyse est basée sur les données des Enquêtes Globales de Transport (EGT) de 1983 à 2010.

1. LA PROGRESSIVE CONSOLIDATION DE L'AUTOMOBILITE PERIURBAINE

1.1 L'AMPLEUR DE L'AUTOMOBILITE

La voiture est l'outil indispensable au mode de vie périurbain actuel, à l'agencement multi-polarisé et relativement flexible des lieux d'activité qui a été décrit dans le chapitre suivant. Les résultats des enquêtes comme ceux de l'EGT rendent compte de la superposition quasi parfaite entre mobilité et automobilité dans le périurbain.

« Ben, oui, à Viarmes, c'est indispensable... parce que... autant on est content quand elle ne sert pas, autant on est prisonnier si... si on n'en a pas. Et je vous dis... ne serait-ce que pour aller au cheval, j'ai besoin de la voiture. » -(Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale)

Avec plus de 80% des déplacements du quotidien utilisant ce mode, les résultats du questionnaire sont tout à fait conformes aux les chiffres de la dernière EGT, qui montre qu'un jour de semaine 75% des déplacements des habitants de nos trois territoires d'étude sont faits en voiture. Les personnes ayant répondu au questionnaire estiment qu'eux et leur conjoint effectuent chacun environ 200 km par semaine en voiture, camionnette ou moto, ce qui est plus que la vingtaine de kilomètres quotidiens en voiture affichés dans l'EGT pour un jour ouvré de semaine. Toutefois les modes de recueil de ces données sont différents, car dans l'EGT les enquêteurs procèdent à une reconstitution *a posteriori* des distances.

La dernière EGT²³ nous permet de dresser un premier panorama des grandes caractéristiques de la mobilité des résidents de nos trois territoires d'étude. En 2010, chaque personne de cinq ans et plus de la Brie-Boisée, de la Haute Vallée de Chevreuse et de Carnelle Pays-de-France réalise, en moyenne un jour de semaine (lundi au vendredi), 3.35 déplacements, parcourt 24.9 km et consacre 1h21 à se déplacer. Cette mobilité quotidienne est caractéristique des habitants de la grande couronne francilienne (hors pôles et centralités historiques) : moins de déplacements, des distances parcourues plus longues mais un budget-temps de transport semblable à la moyenne régionale (grâce à des vitesses plus élevées).

L'approche de la mobilité quotidienne selon le territoire de résidence révèle une certaine proximité des pratiques de déplacements entre les résidents de la Brie Boisée, de la Haute Vallée de Chevreuse et de Carnelle Pays de France. Cette similitude dans les comportements est particulièrement vraie en termes de distance et durée de déplacement, respectivement autour de 25 km et 80 minutes. Cependant, le nombre de déplacements par personne et par jour apparaît assez nettement supérieur pour les habitants de la Haute Vallée de Chevreuse. Une hypothèse explicative peut-être des ménages avec des revenus plus élevés sur ce territoire de l'ouest francilien. En effet, le nombre de déplacements quotidiens par personne croît en règle générale avec le revenu, et en particulier ceux en voiture. Ainsi, les résidents de la Haute Vallée de Chevreuse réalisent en moyenne 2.91

²³ La mobilité quotidienne locale est appréhendée classiquement à partir de quatre principaux indicateurs (Orfeuil, 2000) : le nombre de déplacements (indicateur d'interaction sociale), la distance de déplacements (indicateur d'interaction spatiale), le budget-temps de transport (temps passé à se déplacer), et le partage modal, qui renseigne l'intensité d'usage des modes de transport. Cette photographie de la mobilité quotidienne avec ces indicateurs peut évidemment être affinée en particulier en désagrégeant par territoires et individus. Cependant, la taille de l'échantillon de l'Enquête Globale Transport de 2011 ne nous permet pas de travailler de façon très fine plusieurs variables simultanément. Dès lors, le panorama quantitatif à partir de l'EGT ne peut être que succinct et dessiner des tendances assez générales

déplacements par personne et par jour en voiture alors que les résidents de la Brie Boisée et Carnelle Pays de France n'en font respectivement « que » 2.07 et 2.37.

Figure 3.1 : Mobilité quotidienne locale selon le terrain de résidence en 2011

	Brie Boisée	Haute Vallée de Chevreuse	Carnelle Pays de France	Ensemble
<i>Taille de l'échantillon (N)</i>	29	94	90	213
Nombre de déplacements/pers./jour	3.06	3.66	3.23	3.35
Distance (km) de dépl./pers./jour	25.3	25.4	24.1	24.9
Durée (min) de dépl./pers./jour	79.2	84.2	78.5	80.9

Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

Les différences de mobilité sont plus marquées selon le statut et la position dans le cycle de vie. Si le nombre de déplacements quotidiens est relativement identique quel que soit le statut individuel (un peu plus pour les retraités, un peu moins pour les étudiants), l'inscription spatiale des pratiques est en revanche sensiblement distincte entre les actifs occupés d'une part et les retraités, étudiants et inactifs d'autre part. Les actifs ayant un emploi parcourent ainsi en moyenne environ 34 km par jour et consacrent 1h35 à leurs déplacements. La dimension métropolitaine de la mobilité quotidienne des actifs occupés s'oppose à celle beaucoup plus locale des inactifs, qu'ils soient retraités, étudiants, chômeurs ou au foyer, pour lesquels les distances quotidiennes moyennes parcourues s'élèvent entre 13 et 17 km. L'ancrage plus souvent local, autour de la commune de résidence, des inactifs périurbains se traduit par un recourt plus fréquent à la marche (25% pour les retraités) au détriment de la voiture (68% pour les inactifs contre 79% pour les actifs). En revanche, l'usage des transports en commun n'est pas différencié entre les inactifs et actifs (10% de leurs déplacements). Au sein des inactifs, il convient néanmoins de distinguer les retraités des élèves-étudiants dans l'usage des transports collectifs (respectivement 2% et 21%). Enfin, en semaine, les deux-roues ne semblent être un mode de transport significatif que pour les inactifs hors retraités et étudiants, c'est-à-dire les chômeurs et personnes au foyer (5% de leurs déplacements, mais seulement 1% de leurs distances).

Figure 3.2 : Mobilité quotidienne locale par personne et par jour des résidents selon l'occupation principale en 2011

	Actifs occupés	Retraités	Élèves, étudiants	Personne inactive, dt chômeur
<i>Taille de l'échantillon (N)</i>	110	42	41	18
Nombre de déplacements/pers./jour	3.38	3.59	3.22	3.35
Distance (km) de dépl./pers./jour	33.7	15.0	13.2	17.3
Durée (min) de dépl./pers./jour	94.9	70.3	65.9	59.4

Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA. Calculs des auteurs.

Figure 3.3 : Mobilité quotidienne locale par personne et par jour des résidents selon le statut et le mode en 2011

	Transport en commun	Voiture particulière	Deux-roues (vélo et 2RM)	Marche (et autres)	Total
Actifs occupés					
Nombre dépl./pers./jour	0.35 (10%)	2.68 (79%)	0.04 (1%)	0.31 (9%)	3.38 (100%)
Distance/pers./jour	8.8 (26%)	24.8 (74%)	0.0 (0%)	0.1 (0%)	33.7 (100%)
Durée/pers./jour	29.5 (31%)	61.1 (64%)	0.4 (0%)	3.9 (4%)	94.9 (100%)
Retraités					
Nombre dépl./pers./jour	0.06 (2%)	2.63 (73%)	0.00 (0%)	0.91 (25%)	3.59 (100%)
Distance/pers./jour	0.7 (5%)	13.6 (91%)	0.0 (0%)	0.7 (5%)	15.0 (100%)
Durée/pers./jour	6.8 (10%)	50.5 (72%)	0.0 (0%)	13.1 (19%)	70.3 (100%)
Elèves, étudiants					
Nombre dépl./pers./jour	0.68 (21%)	1.89 (59%)	0.04 (1%)	0.61 (19%)	3.22 (100%)
Distance/pers./jour	3.4 (26%)	9.5 (72%)	0.1 (1%)	0.2 (2%)	13.2 (100%)
Durée/pers./jour	22.9 (35%)	30.9 (47%)	1.4 (2%)	10.6 (16%)	65.9 (100%)
Autres inactifs					
Nombre dépl./pers./jour	0.32 (10%)	2.45 (73%)	0.17 (5%)	0.40 (12%)	3.35 (100%)
Distance/pers./jour	3.8 (22%)	13.5 (78%)	0.1 (1%)	0.1 (1%)	17.3 (100%)
Durée/pers./jour	12.2 (21%)	44.6 (75%)	0.9 (2%)	1.7 (3%)	59.4 (100%)

Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

Avant d'analyser plus avant la place de la voiture dans les modes de vie et les représentations des périurbains à partir de nos enquêtes, il nous a semblé intéressant de reconstituer les grandes évolutions de la mobilité des habitants de nos trois territoires d'étude au cours des trente dernières années, évolution que seules les données de l'EGT permettent d'appréhender²⁴.

²⁴ Les données présentées dans ce panorama et au fil du texte sont tirées des Enquêtes Globales Transport de 2011, 1991 et 1983. Les enquêtes de 2001 et 1976 n'ont pas été considérées par choix méthodologique. En effet, à ces deux dates, aucun habitant de la Brie-Boisée et de Carnelle Pays de France n'a été enquêté.

1.2 LA PROGRESSIVE SUBSTITUTION ENTRE MARCHE ET VOITURE

Entre 1983 et 2011, les indicateurs de mobilité (nombre de déplacement, portée, durée) marquent une relative stabilité : si le nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour a un peu baissé, en particulier pour les actifs²⁵, les portées et durées ont stagné.

Figure 3.4 : Évolution de la mobilité quotidienne locale par personne et par jour des résidents

	2011	1991	1983	Évolution 1983-2011
<i>Taille de l'échantillon (N)</i>	213	90	131	
Nombre de déplacements/pers./jour	3.35	3.55	3.62	- 8%
Distance (km) de dépl./pers./jour	24.9	24.2	24.3	+ 2%
Durée (min) de dépl./pers./jour	80.9	80.8	78.7	+ 3%

Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

L'évolution des parts modales est par contre tout à fait saisissante et révèle un recul sévère des modes doux (la marche principalement) au profit de la voiture, tandis que les transports en commun maintiennent une part de marché qui a toujours été faible (aux alentours de 10% des déplacements). La marche et les deux-roues connaissent un effondrement (respectivement -13% et -5%) alors que les transports en commun régressent de façon beaucoup plus modérée (-2%). Peu utilisés en 1983, les transports en commun le sont tout aussi peu à l'heure actuelle. À l'inverse, sur la même période, la voiture a vu sa part modale bondir de 19%, passant de 56% des déplacements à 75% aujourd'hui.

Cette « transition automobile » s'est caractérisée par une division par deux en trente ans du nombre de déplacements à pied et une baisse un peu moins prononcée des déplacements en transports en commun. Une partie de ces déplacements (pas tous car le nombre total a baissé) a été transférée vers la voiture (+25% de déplacements automobiles), produisant au final un allongement des kilomètres roulés quotidiennement (+25%).

²⁵ L'observation de l'évolution de la mobilité des actifs entre 1983 et 2011 révèle deux tendances lourdes. D'une part, une réduction significative du nombre de déplacements quotidiens pour ces actifs (- 28%) en particulier portée par une baisse des déplacements pour « autres motifs » (-57%), mais aussi pour le motif « travail (- 23%). Autrement dit, les actifs qui travaillent un jour de semaine spécialisent leur programme d'activités autour de la sphère professionnelle. D'autre part, la réduction des distances parcourues par les actifs un jour travaillé est très sensible depuis 1983 (- 25%). Si la baisse est bien évidemment en lien avec le report des activités personnelles sur d'autres jours que celui travaillé (le week-end ou les jours non travaillés par exemple), elle s'explique également par une réduction des portées pour le motif « travail ». Celle-ci peut s'expliquer par une stagnation des distances moyennes domicile-travail, une spécialisation des journées travaillées (les actifs se rendant sur leur lieu de travail habituel se déplacent moins souvent dans la même journée sur des lieux variables) ou encore un recul du retour au domicile à midi.

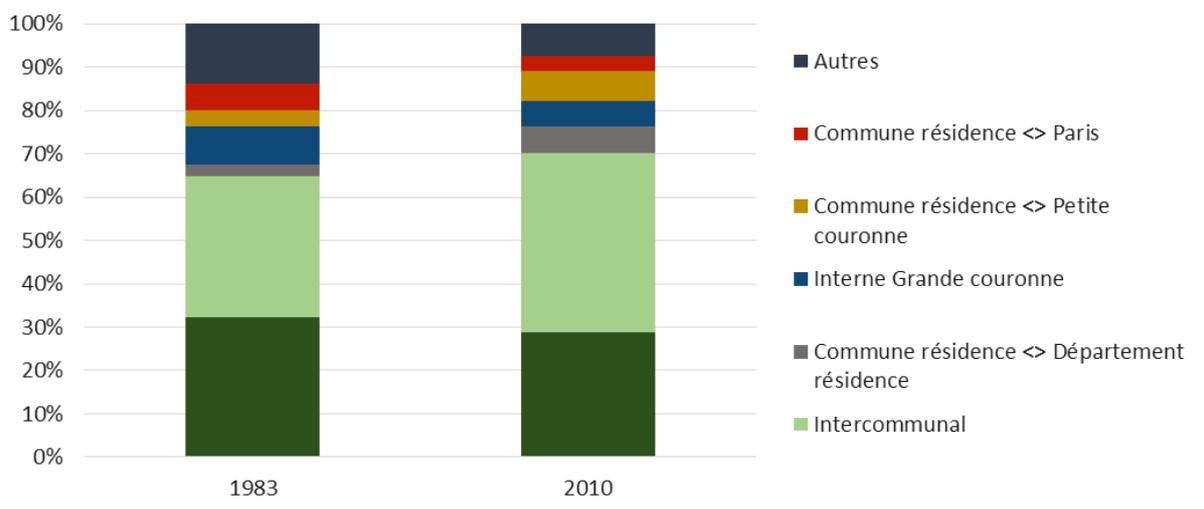
Figure. 3.5 : Évolution de la mobilité quotidienne locale par personne et par jour des résidents selon le mode

	Transport en commun	Voiture particulière	Deux-roues (vélo et 2RM)	Marche (et autres)	Total
2011					
Nombre dépl./pers./jour	0.35 (10%)	2.50 (75%)	0.04 (1%)	0.46 (14%)	3.35 (100%)
Distance/pers./jour	5.9 (24%)	18.8 (76%)	0.0 (0%)	0.2 (1%)	24.9 (100%)
Durée/pers./jour	22.3 (28%)	51.7 (64%)	0.5 (1%)	6.3 (8%)	80.9 (100%)
1983					
Nombre dépl./pers./jour	0.43 (12%)	2.01 (56%)	0.20 (6%)	0.98 (27%)	3.62 (100%)
Distance/pers./jour	8.0 (33%)	15.0 (62%)	0.5 (2%)	0.8 (4%)	24.3 (100%)
Durée/pers./jour	26.3 (33%)	36.6 (47%)	7.3 (9%)	8.5 (11%)	78.7 (100%)

Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

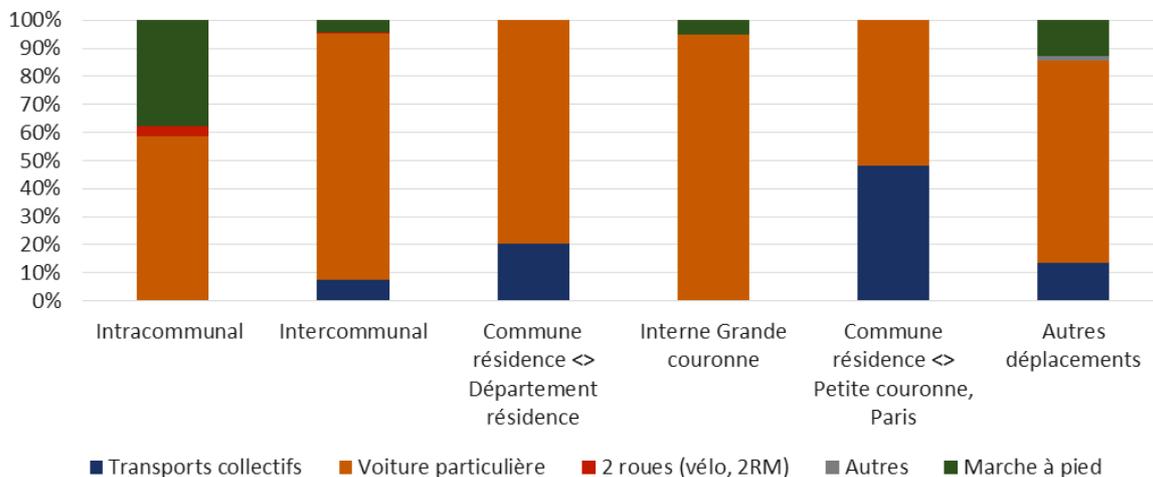
Ces évolutions modales, défavorables aux modes doux, procèdent premièrement de changements dans la géographie des flux, avec une baisse, toutefois modeste, des trajets intra-communaux (très favorables à la marche) et une diminution, plus sensible, des trajets inter-communaux, mais également vers Paris (très favorables aux transports en commun), au profit des liaisons intra-départementales où la part de la voiture est très élevée. On constate, deuxièmement, une baisse de la marche à pied pour les liaisons intra-communales (de 57% en 1983 à 38% en 2010) au profit de la voiture, dont la part modale est passée en trente ans d'après l'EGT de 37% à 59% sur ce type de liaisons qui portent pourtant des distances très faibles. L'augmentation de l'usage de la voiture a également été particulièrement sensible sur les liaisons inter-communales, passant de 75% à 89%.

Figure. 3.6 : Évolution de la géographie des déplacements quotidiens des résidents



Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

Figure. 3.7 : Part modale selon la géographie des déplacements des résidents



Source: EGT 2010-2011 STIF-OMNIL-DRIEA; EGT 1983 DRIEA-INSEE. Calculs des auteurs.

2. LA RECHERCHE DE FLEXIBILITE, AU CŒUR DE L'AUTOMOBILITE

Le chapitre précédent a montré que si le territoire périurbain n'offre pas encore la diversité des ressources présentes dans les centres urbains, ce n'est pas pour autant que ces habitants souhaitent renoncer à un mode de vie axé sur la diversité des activités. Pour obtenir un tel mode de vie, l'automobile est présentée par les enquêtés comme l'outil le plus adapté pour maintenir une liberté d'accès à la diversité des ressources du territoire.

L'automobile, mal nécessaire à un mode de vie flexible et multipolaire, est pourtant perçue plutôt négativement en raison de la pénibilité des déplacements. La rationalisation de son utilisation est en œuvre (elle fera l'objet du chapitre suivant), mais trouve sa limite à l'instant où les habitants ressentent une perte de flexibilité et d'autonomie.

2.1 L'AUTOMOBILE, LE PRIX A PAYER...

La représentation de la mobilité et de l'automobile pour les habitants des trois communautés de communes est très similaire. Conscients de vivre dans des territoires moins dotés en ressources que les centres urbains et plus isolés, les résidents estiment être « *contraints par le territoire* » à se déplacer et avoir sous-évalué la pénibilité des temps de transport lors de leur choix résidentiel.

« Ben, oui, à Viarmes, c'est indispensable... parce que... autant on est content quand elle ne sert pas, autant on est prisonnier si... si on n'en a pas. Et je vous dis... ne serait-ce que pour aller au cheval, j'ai besoin de la voiture. Et puis pour faire tout ce qui est... on va dire... ludique. Aller voir les copains... Nos amis, ils n'habitent pas à Viarmes, donc... Donc, là, on a 2 voitures. Moi, j'ai une voiture de fonction. Et puis... ben, le jour où je change de boulot, ben, je n'ai plus de voiture, quoi. On a besoin de notre voiture, on n'a pas le choix » - Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale

« Jusqu'à maintenant, je n'étais pas une adepte des transports en commun, j'étais plutôt avec ma voiture, je voulais me sentir libre, à part pour aller en Angleterre avec l'Eurostar. Mais maintenant, je commence à mieux apprécier les transports en commun. Je pense, maintenant je me dis, oh, ça va être un long voyage, il y a le train qui passe, alors qu'avant je ne me posais pas la question, j'y allais en voiture. Maintenant, ça m'énerve de prendre la voiture, avant c'était un plaisir, maintenant c'est presque une corvée. C'est dans ce but que j'ai changé mon moyen de locomotion, ce n'est pas pour l'écologie, je ne veux pas vous induire en erreur. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

La mobilité « plaisir » n'existe pas, ou plus (Orfeuill, 2013). Qu'elle se fasse en voiture ou en transport collectif, la mobilité reste le prix qu'on admet pour son choix résidentiel. La mobilité est un « mal nécessaire » et les gens s'en accommodent. Cette non-valorisation de la mobilité s'explique essentiellement par la pénibilité des déplacements (et pas en termes de coûts financiers), et en particulier de pénibilité du temps de trajet, qui avec les années « peut user ».

Lassés d'être confrontés aux embouteillages, aux difficultés et aux prix de stationnement et aux temps de trajet conséquents (impliqués par les deux premiers facteurs), les usagers de l'automobile considèrent que les déplacements « énervent », « stressent » et « fatiguent » ; au point que les retraités, anciens utilisateurs quotidiens de la voiture, résidants à proximité d'une gare, favorisent désormais les transports collectifs ferroviaires pour se rendre à Paris. Cette tranche de population souligne notamment sa satisfaction de ne plus être contrainte d'utiliser l'automobile quotidiennement depuis la retraite.

« Non, mon conjoint est obligé de faire attention aux horaires, car quand il a des rendez-vous de chantier à l'autre bout de Paris il ne peut pas se permettre de passer le périphérique à une certaine heure. Donc, il s'organise, il part plus tôt le matin et rentre plus tôt le soir. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières-en-Brie, 35 ans, mariée, accueil banque

« Ben, non, parce que... parce qu'on n'a le temps de rien si vous voulez, on... Moi, je vais devenir très... très cynique. Je passe plus de 3 h 30, presque 4 heures dans les trajets par jour. Donc, quand on rentre le soir, la forêt de Carnelle, ben, je n'ai plus envie de repartir... je n'ai pas le temps. Voilà. Alors, ce que je voudrais, c'est passer moins de temps dans les trajets pour rentrer le soir et pouvoir effectivement me dire : « Ah, ben, tiens, il est 17 heures... Au lieu de faire les bains, la bouffe, la popote... on va aller se promener en forêt 1 heure. »- Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale

« Ben... quand je choisis... quand je choisis mes conférences, je choisis un thème qui m'intéresse et un horaire qui me convient parce qu'en général, je prends plutôt le semestre d'hiver parce que j'ai moins d'activités, ici, à l'extérieur. Donc... après, bon, ben... je m'arrange pour que ce ne soit pas au-delà de... enfin, ça tombe sur des horaires des transports en commun, en général, je choisis l'après-midi et je m'arrange pour que ça ne soit pas trop tard, donc...ça m'évite de devoir prendre la voiture, je reviens sur des horaires de pointe. C'est pour ça que mon mari parle de la ligne 13 qui est infernale. On est tassé comme des sardines, alors, pour peu qu'il fasse froid, qu'on soit en manteau... Donc, ça, c'est infernal, c'est vrai. » - Michel, CC Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

Alors que pendant longtemps la voiture a été valorisée (Orfeuillat, 2013), les résultats de nos terrains d'étude témoignent d'un changement de paradigme. La population résidente considère la voiture comme une « corvée ». La « fatigue accumulée » lors des déplacements routiniers du domicile au travail aux heures de pointe et ceux ayant pour destination Paris explique ce rejet. Pour compenser les déplacements routiniers domicile/travail, les enquêtés témoignent d'un plus fort ancrage local. Ces déplacements domicile/travail dissuadent les habitants de ressortir après le travail alors même qu'ils vivent pour la plupart dans « des logements confortables où l'on a envie de rester pour la soirée ».

« Quand on rentre chez soi on est bien, pas envie de repartir, de reprendre la voiture pour Paris » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le-Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

« Je pense, maintenant je me dis, oh, ça va être un voyage, il y a le train qui passe, alors qu'avant je ne me posais pas la question, j'y allais en voiture. Maintenant, ça m'énerve de

prendre la voiture, avant c'était un plaisir, maintenant c'est presque une corvée. » - Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée

« Alors, ça dépend d'où je travaille, mais oui... oui. C'est exactement ça. Je vais prendre un tram, je vais prendre un RER, je vais prendre... Oui, ça peut... C'est-à-dire que de toute façon, on a... on a intérêt. C'est... Vu... Quand on tombe dans les embouteillages, on... on a intérêt, aussi. » - Eléonore, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 34 ans mariée, informaticienne.

Les différents facteurs de nuisances cités précédemment (embouteillage, stationnement et coût du stationnement), éléments dissuasifs avancés par les enquêtés, expliquent d'ailleurs la baisse de fréquentation de Paris depuis quelques années et le découragement de l'utilisation de la voiture sur un bassin de vie plus étendu. Le questionnaire confirme que plus de la moitié (56%) des répondants considèrent que leurs conditions de déplacement se sont dégradées ces derniers mois.

Les habitants sont, en revanche, moins critiques sur les déplacements réalisés, principalement en voiture, à l'échelle communale ou intermédiaire où se situent les pôles spécialisés de loisirs et de commerces. Ces déplacements sont moins sujets aux embouteillages et aux nuisances concernant le stationnement en raison de la présence de parking à disposition devant les zones commerciales. Ainsi, et malgré le développement d'un fort ancrage local mis en évidence dans le chapitre précédent, l'utilisation de la voiture particulière est toujours omniprésente et n'est pas remise en cause.

« D'accord. Le vendredi, je fais des activités à Conches... une fois... de tapisserie. Donc, toujours en voiture. J'ai noté, je... dans votre... beaucoup, je l'utilise. Je n'utilise que la voiture. Est-ce que je... je pourrais utiliser moins la voiture... ? Oui, certainement, mais... Parfois, quand mon mari prend une journée de congé, nous allons à la piscine de Lagny. Voilà, pareil. On y va... C'est pratique, on se gare facilement». - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

2.2 ...POUR GARANTIR UNE FLEXIBILITE DES PROGRAMMES D'ACTIVITES

Utiliser la voiture n'est pas toujours une nécessité : objet de liberté, elle permet aux enquêtés d'aller plus vite, de passer moins de temps dans les déplacements, mais surtout de conserver une flexibilité dans l'organisation de leur quotidien.

Les enquêtés attachent une grande importance à ne pas rentrer dans un programme routinier. Cet attachement à la flexibilité de leur planning est constitutif de leur mode de vie et s'exprime par :

- la fréquentation d'une variété de lieux d'achats dans le cadre des courses alimentaires et du shopping et non à une fidélisation à une enseigne ;
- mais également le fait de ne pas avoir un jour ou un horaire fixe dans la semaine pour réaliser ces activités.

« On les fait un petit peu partout, on les fait à Ozoir, Roissy, Pontault, Torcy...on n'a pas de lieu attitré. » – Jérôme, CC de la Brie Boisée, Pontcarré, 51 ans, marié, agent RATP

« C'est pareil en termes de fréquence. Ce n'est pas très... ce n'est pas quelque chose de... Oui, ça arrive, mais ce n'est pas... ce n'est pas quelque chose qui est réglé comme du papier à musique, genre, on sort tous les vendredis soirs. » - Eléonore, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 34 ans, mariée, informaticienne.

Hormis les activités de loisir pour lesquelles les répondants sont prêts à s'engager sur une pratique hebdomadaire, à une heure fixe, pour les autres activités, en particulier celles effectuées à l'extérieur de l'échelle de proximité (déplacement domicile-travail, courses alimentaires, démarches administratives), les habitants fuient un programme routinier. Les enquêtés ne témoignent d'aucun attachement à une enseigne particulière, ils insistent au contraire sur le fait qu'ils pratiquent plusieurs centres d'achat²⁶. L'indicateur privilégié dans le choix du commerce repose sur le rapport coût du produit/distance.

« Voilà. Soit je vais faire des courses directement à... à Carrefour, celui de Collégien, sinon j'allais parfois faire des courses chez Leader Price, mais plus maintenant parce qu'il a beaucoup augmenté ses prix. » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

La voiture demeure en ce sens l'outil de liberté qui permet de conserver une flexibilité d'emploi du temps, et ce d'autant plus que l'offre de transport collectif est réduite et que certaines communes bénéficient d'une offre commerciale de proximité restreinte (Seugy, St Martin-du-Tertres). Cette recherche de flexibilité, de maintien de liberté dans le planning quotidien est également présente sur la sphère du travail. Pour répondre à la demande de leur employeur, les enquêtés doivent s'adapter et acquérir une certaine souplesse dans les horaires de travail. Cette recherche de flexibilité explique peut-être notre difficulté à repérer le chaînage d'activités. C'est effectivement, seulement en décortiquant les programmes d'activités que la présence de chaînage nous est apparue. Les chaînages observés renvoient à des parcours assez classiques et demeurent relativement simples et se caractérisent surtout par un refus de la routine en raison de la pratique d'un nombre varié de supermarchés.

3. LES FREINS A L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Actuellement, le choix modal de nos enquêtés périurbains repose sur la quête d'une plus faible pénibilité de déplacements, de confort, d'efficacité et de fiabilité du mode afin de passer le temps le plus restreint possible dans les déplacements et d'obtenir la plus grande flexibilité, souplesse dans les plannings (pouvoir modifier le planning à la dernière minute et diminuer le temps de rupture de charge). Les transports en commun présentent objectivement des désavantages pour chacun de ces critères. Toutefois des différences

²⁶ Les lieux d'achats des périurbains apparaissent en général plus variés que ceux des résidents des pôles urbains. Ainsi, en semaine, les résidents des trois terrains d'étude réalisent 39% de leurs achats en petit commerce, 18% en supermarché, 11% en grande surface et 10% dans un centre commercial (les autres achats ayant lieu en hypermarché, supérette, grands magasins et marché). Cette diversité des lieux d'achats fréquentés se retrouvent moins chez les habitants des centres, ceux-ci concentrant un peu plus exclusivement leurs achats dans les petits commerces et aux supermarchés (source : EGT 2010-11).

existent en matière d'offre de transports collectifs entre les trois communautés de communes ainsi qu'à l'intérieur de chacune d'entre elles.

Les trois communautés de communes présentent en effet des caractéristiques distinctes quant à leur desserte du territoire. La fréquence de l'offre en transport collectif ferroviaire, la localisation des gares sur le territoire et les amplitudes horaires de l'offre de bus sont les trois critères de distinction les plus remarquables. Ainsi dans l'ensemble, Carnelle Pays de France est la moins bien dotée en offre de transport collectif, la Vallée de Chevreuse montre de forts contrastes selon les communes enquêtées, enfin la Brie Boisée révèle une forte homogénéité de desserte au sein des communes étudiées.

Parmi les quatre communes de Carnelle-Pays de France, l'offre en transport de Baillet en France se distingue des trois autres. Située au sud de la communauté de communes, Baillet-en-France est nettement plus proche de Paris. Ces habitants se sentent d'ailleurs bien connectés à Paris. Grâce à une offre de bus relativement efficiente, ils rejoignent en quelques minutes Monsoult, commune voisine dotée d'une gare ferroviaire, pour rejoindre ensuite Paris gare du Nord en 30 minutes. Dans cette gare, la fréquence est d'un train toutes les quinze minutes en heures creuses. En revanche, les trois autres communes présentent une offre en transport collectif limitée et peu efficiente. Si Seugy et Viarmes sont dotées de gares ferroviaires, celles-ci sont peu accessibles : à Viarmes elle est située en haut d'une importante côte à l'extrémité de la commune et à Seugy, en plein milieu des champs également à l'extrémité de la zone urbanisée de la commune. Mais surtout la fréquence des trains en heures creuses est de seulement un train toutes les heures ce qui semble être un véritable frein pour les potentiels usagers. Enfin, la faible fréquence des bus pour s'y rendre (toutes les 30 minutes aux heures de pointe) implique qu'il faille s'y rendre en voiture. Enfin, selon sa position dans la commune de St Martin-du-Tertre la majorité des habitants se sent isolée, en effet la gare la plus proche, Belloy-St Martin est située à 22 minutes du centre de la commune, l'offre de bus y est limitée, basée sur les horaires des déplacements scolaires. Les habitants sont donc dépendants des moyens de transport individuels et ce sont d'ailleurs les communes où le plus de personnes ont recours à des modes de transport alternatif à celui des transports collectifs : vélos, motos, voiture et même voiture sans permis. En outre, nombreux sont les enquêtés à souligner l'inadaptation des horaires de bus quant à leurs horaires de travail décalés.

« Baillet, c'était quand même plus près que Viarmes, par exemple... donc... de Paris. (...) Ce qui nous a attiré, ben, le côté calme, le côté campagne à côté de Paris, quoi, donc, voilà. » - Vincent, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 49 ans, marié, informaticien

« Malgré tout, avec... avec des commodités parce qu'on a la gare quand même pas loin. On a la gare du Nord à 20 min 25 min, donc, ce n'est pas non plus le bout du monde, quoi. C'est quand même proche. » - Gabrielle, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

« Ben... pff... oui et non. Je ne sais pas. J'ai renoncé à prendre le train. Pourquoi j'ai renoncé à prendre le train... . Bon, y aller par le train. Ben, j'avais... il y a une histoire de coût, aussi, parce que si jamais on y va à... à 2, bon, ben, ça revient quand même... ben, je n'en sais rien. On n'a jamais trop essayé, au centime près, on va dire. Le coût du train et puis... ben, et puis si vous arrivez 10 min après, votre train, vous le ratez, il faut attendre 1 heure, alors, moi, ça, ça me casse les pieds. » - Michel, CC Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

Au sein de la Vallée de Chevreuse, Le Mesnil St Denis et Chevreuse sont dotés à la fois d'un réseau de bus aux amplitudes horaires relativement étendues. Chevreuse est équipée d'une gare au cœur de sa commune, quant au Mesnil St Denis, il bénéficie de sa proximité à la gare de La Verrière (distance réalisable à pied) et du Noctilien qui relie Paris à la gare de La Verrière. En revanche, l'offre en transport collectif est beaucoup moins appréciée à Dampierre-en-Yvelines et Lévy-St-Nom, en raison de l'absence de gare ferroviaire à proximité et d'une offre de bus réduite, calée sur les horaires des scolaires. Cette offre oblige celui qui part le matin à attendre la fin de journée pour rentrer chez lui et ne répond ni aux déplacements quotidiens pour des pratiques d'achats ni aux déplacements des personnes ayant un travail aux horaires décalés.

« Le STIF a pris possession du système et a dit que ce n'était pas rentable, du coup au lieu d'avoir 9 bus aller-retour sur St Rémy /Rambouillet ils n'en ont affecté plus que trois. Et il n'y en a même pas un à midi, c'est un le matin qui passe et deux le soir. C'est dramatique, car s'il n'y avait pas les lycéens, on n'aurait même pas de bus, c'est calculé en fonction d'eux. Ça fait deux ans qu'on a fait signer des pétitions pour qu'ils remettent le service, mais rien n'a bougé. » - Ivan, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 50 ans, célibataire, élagueur (invalide)

« Donc, ce bus-là, le 415, qui dessert... je peux le prendre des fois, je le prends, et des fois, je vais à pied directement à la gare, ce n'est pas très loin. Le retour, par exemple, en ce qui concerne... qui concerne les jeunes... quand ils vont sur Paris ou qu'ils sont invités. (...) Bon, c'est vrai qu'on est bien desservi. Ils arrivent à la gare, je crois... je crois à partir de... les bus s'arrêteront à 20 h 30... 23 h 30, ici, sur le... le Mesnil. Et après, les autres, jusqu'à 1 h 30 du matin, sur La Verrière. Puis, il y a la navette, par exemple, sur Paris, qui vient... qui va sur Paris... elle s'arrête à la gare de La Verrière. Il y a cette navette... noctilien. » - Amina, CC Vallée de Chevreuse, Mesnil-St-Denis, 45 ans, veuve, aide soignante.

À la Brie Boisée, les habitants ont noté, ces dernières années, une nette amélioration de l'offre de bus. Même si aucune commune n'est desservie par le RER ou le train, les habitants sont satisfaits de l'offre en transport collectif et l'utilisent surtout pour les déplacements domicile/travail. Si la fréquence des bus est perçue positivement au cours de ces plages de fonctionnement, les habitants soulèvent, en revanche, un problème d'amplitude horaire des lignes de bus, peu en phase avec les horaires de retour de travail des actifs de la communauté de communes. Enfin, certaines communes affrètent un bus certains jours pour accéder aux marchés avoisinants, permettant ainsi aux personnes non véhiculées et/ou âgées de se rendre faire leurs courses.

« Beaucoup de bus AMV, et... beaucoup plus de bus, dus justement... à l'augmentation de la population. » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Oui... Non, mais parce qu'en fait, le souci, c'est que le bus... le dernier qui ramène au village, il part du Val d'Europe à 19 h 40, quelque chose comme ça, et... ben, déjà, dans les transports, pour arriver jusqu'ici, il y a à peu près trois quarts d'heure, 1 heure, et du coup, ça veut dire qu'il faut qu'il parte, dernier carat, 17 h 30, machin, et c'est... ça ne devient plus possible, quoi... enfin, avec le bus, ça lui pose des problèmes, donc, il a pris une voiture et en fait, il va à Torcy. »
- Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Selon l'offre, mais également selon les habitants, nous avons relevé un certain nombre de freins à l'utilisation des transports collectifs. Le premier, repérable à Carnelle Pays de France et à Chevreuse, est la méconnaissance du réseau de bus. La majorité des répondants de ces deux communautés de communes présente une réelle méconnaissance de l'offre de bus aussi bien dans le parcours et les horaires de lignes, avançant l'obligation d'utiliser la voiture pour pouvoir se déplacer et plus précisément dans des temps raisonnables. Toutefois, quelques-uns, peu nombreux, ont une bonne connaissance de l'offre en transport collectif et des horaires, mais n'en ont pas forcément l'usage. Ces habitants-là opèrent un choix en connaissance de cause. Les enquêtés qui en ont l'usage sont soit des jeunes sans permis de conduire ou sans voiture, soit en situation de crise dans leur vie : veuvage, problème de santé. Le Brie Boisée se signale par la meilleure connaissance qu'ont les résidents de l'offre de bus. Récemment repensée (et d'ailleurs renommée) par le syndicat des transports de Marne-la-Vallée, la desserte de la Brie boisée a fait l'objet d'une campagne de communication qui explique sans doute largement cet état de fait. Mais cette connaissance s'accompagne, si ce n'est d'un usage effectif, au moins de la formulation de représentations positives et d'une volonté de transmission aux enfants, d'apprentissage des possibilités offertes par les transports collectifs.

« Je pense qu'il y a un niveau de, car qui est très important à Chevreuse et qui dessert déjà beaucoup les communes voisines pour les enfants avec des cars scolaires, pour aller justement de Chevreuse qui n'a pas de gare à St Rémy à 3 kilomètres qui en a une. Oui, il y a un transport de car qui est important, que je ne prends jamais, mais je sais qu'il existe. Non seulement il existe, mais je crois que c'est le premier d'Ile-de-France ou le deuxième et l'organisme est à Chevreuse, c'est un système de, car très important. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

« Il y a une augmentation de l'offre de transports depuis novembre dernier. Il y a plus de bus le matin et le soir. Oui, le week-end... parce que le week-end, il y avait très peu de bus. Or, là, maintenant, il y en a un peu plus, on va dire. Mais bon, là, par contre, je ne pourrai pas vous dire de quel ordre puisque nous, on ne l'utilise pas. Mais il y en a beaucoup plus. » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Ça dépend... oui, souvent, elle prend le bus et puis elle se débrouille. Non, non. Il y a des bus qui nous emmènent au train ou au RER. Donc, c'est très bien. » - M-Christine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 45 ans, mariée, secrétaire.

« Elle prend le bus, oui. Elle prend le bus, mais pour aller plus vite, elle prend le train. Elle descend à la gare de La Verrière, parce que des fois, le matin, au niveau de la zone industrielle, il y a beaucoup de monde, le matin. Pour arriver à l'heure, parce que ses cours commencent à 8

heures. Donc... elle sort... elle prend le bus de 7 h 22, je crois, et pour prendre le train à la gare de La Verrière et descendre à la gare de Saint-Quentin et... après, elle à 10 min à pied de la gare jusqu'à son lycée. » - Amina, CC Vallée de Chevreuse, Mesnil-St-Denis, 45 ans, veuve, aide soignante.

Pour expliquer ce non-usage des transports collectifs, deux autres freins ont été repérés à la fois les plages horaires et les fréquences de l'offre inadaptées (participant à la pénibilité des déplacements), mais également la représentation négative que certains répondants ont des transports collectifs. En effet, selon les communautés de communes la satisfaction à l'égard des réseaux lourds est très inégale.

Carnelle Pays de France : renoncer à prendre le train, mais pas les transports collectifs

Par exemple, une représentation fortement négative est exprimée à Carnelle Pays de France concernant la ligne de train desservant Seugy et Viarmes. En effet, son passage à « Sarcelles » est généralement avancé pour expliquer cette vision négative liée à la sécurité en plus de la faible fréquence de passage des trains. À Carnelle Pays de France, une part importante des enquêtés a songé à prendre les transports ferroviaires (attente 1 h), mais a renoncé, dénonçant la perte de temps, les temps de déplacement sont 3 à 5 fois plus importants qu'en voiture. En parallèle, ces mêmes enquêtés soulèvent les difficultés, voire la pénibilité de se rendre à Paris en automobile et de s'y garer (stationnement et coût). Ainsi, une bonne partie de ces répondants met en place une stratégie alternative, ils se rendent à St Denis en voiture et prennent ensuite le métro (ligne 13). L'observation de terrain permet également de constater que les habitants de Carnelle Pays de France contournent les problèmes de lenteur et de sécurité associées à la ligne qui les dessert en se rendant à la gare de Persan-Beaumont où ils peuvent accéder à un train direct pour Paris, rapide et qui évite l'arrêt à Sarcelles. Bien que desservi et bien connecté au réseau ferroviaire, ce territoire est paradoxalement isolé. Les enquêtés présentent une forte dépendance à la voiture, plus développée que dans les deux autres communautés de communes. La récente ligne qui relie Luzarche à Roissy (ligne 100) permet d'accéder à un bassin d'emploi relativement important. Malgré l'arrivée de cette nouvelle ligne, les enquêtés concernés rappellent qu'ils sont contraints à prendre la voiture en raison des horaires décalés de leur emploi.

« Je prenais le train très facilement. Là, je ne l'ai pas pris depuis longtemps. Donc, je vous avoue qu'il y a certaines gares où je ne sais plus trop bien s'il faut avoir peur ou pas. Les petites racailles qui passent leur temps à cracher par terre. On passe à côté, on ne sait pas si on va se faire cracher dessus ou pas. Ça me fait moyen rire. Donc, ça, c'est de Sarcelles à Saint-Denis puisque notre ligne, elle traverse tout un tas de villes, bon, où les gamins, à mon avis, font plus de style... et de cinéma qu'autre chose, mais enfin... Tant que la Gare du Nord, après 21 heures, ne sera pas secure, qu'on se fera cracher dessus de la Gare du Nord jusqu'à Sarcelles, et qu'on aura peur de se faire voler le portable, et ben, on ne rentrera pas en train... tous les deux. Voilà. Pourtant, il y a 45 min jusqu'à la Gare du Nord. Ce n'est rien. Voilà. Avec mes enfants, je n'ai pas envie de rigoler. (...)Les bus ça s'est amélioré. Je le sais parce que les personnes qui sont autour

de moi, qui n'ont pas de véhicule... se calent dessus.» - Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale

Brie Boisée et Vallée de Chevreuse : prendre le train, mais renoncer à prendre le bus

Dans la Vallée de Chevreuse et à la Brie Boisée, la vision de l'offre ferroviaire est plutôt positive et les lignes sont fortement fréquentées. En revanche, en raison des plages horaires trop restreintes le soir, la majorité des actifs enquêtés dépose leur voiture à un parking relais avant de se rendre à Paris en RER, privilégiant le parking le plus économique financièrement plutôt que la distance au domicile. Pour les habitants de la Brie Boisée, la vision négative est davantage reportée sur le métro. À la Brie Boisée, où l'offre en bus est pourtant plus performante que sur les deux autres territoires d'étude, les habitants soulignent surtout les avantages d'être à proximité des réseaux routiers et ferrés (n104 - la Francilienne, connectés à Roissy). Certains, d'ailleurs, après avoir essayé à plusieurs reprises de se rendre à la gare ferroviaire en bus, ont finalement renoncé, découragés de ne pas arriver le soir avant le départ du dernier bus. Conscients de leur dépendance à la voiture et du caractère isolé de leur lieu de résidence, ils ont alors dû, « par obligation », mais avec mauvaise conscience, acheter une deuxième voiture.

« Ici, il y a des bus, mais ils ne circulent pas le dimanche, il n'y en a pas tout le temps en particulier pas le soir et pas vers... voilà c'est Tournan, Val d'Europe. Non, mais pour les enfants c'est très bien desservi, les bus sont calés sur les horaires scolaires, ça je le sais, mais pour les adultes il ne faut pas compter dessus. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières-en-Brie, 35 ans, mariée, accueil banque

« Je vais à Chessy. Il y a une gare... une gare de TGV à Chessy et je laisse ma voiture là -bas. » - Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, Institutrice

« Oui... Non, mais parce qu'en fait, le souci, c'est que le bus... le dernier qui ramène au village, il part du Val d'Europe à 19 h 40, quelque chose comme ça, et... ben, déjà, dans les transports, pour arriver jusqu'ici, il y a à peu près trois quarts d'heure, 1 heure, et du coup, ça veut dire qu'il faut qu'il parte, dernier carat, 17 h 30, machin, et c'est... ça ne devient plus possible, quoi... enfin, avec le bus, ça lui pose des problèmes, donc, il a pris une voiture et en fait, il va à Torcy. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

En croisant à la fois la connaissance que nous avons sur l'offre, les différents freins à l'usage des transports collectifs et les pratiques de mobilité que nous avons relevés, nous pouvons conclure que ce n'est pas parce qu'une gare ferroviaire ou des arrêts de lignes de bus sont présents dans la commune que les habitants les utilisent pour se déplacer (problèmes de fréquence et représentation négative). Ainsi, malgré une accessibilité au réseau, l'offre demeure parfois peu performante et/ou peu fréquentée. En dehors du rabattement et des scolaires, il ne semble pas y avoir de salut à attendre du réseau de bus actuel. Par ailleurs, nous avons constaté que les modes de déplacement sont distincts selon les échelles d'inscription spatiale. Enfin, compte tenu des caractéristiques distinctes de

l'offre et des populations selon les territoires, des différenciations fortes dans les pratiques de déplacement se distinguent selon les communautés de communes.

4. LE SAVOIR-FAIRE AUTOMOBILE

Les informations collectées concernant la mobilité ont donné lieu à un premier volet de traitements et de résultats portant sur les espaces parcourus, les fréquences, etc. Cela permet d'étayer le rapport au territoire. Les entretiens recèlent une autre dimension de connaissance à considérer à propos de la mobilité. Cette dimension se forge moins sur les données factuelles récupérées que sur la manière de rapporter le lien à la technique, moyen pour effectuer la mobilité.

La pratique se focalisant, avant tout et à juste titre, sur une approche de type recensement, des pans du discours des enquêtés, dès lors plus interstitiels, sont également porteurs de sens. Autrement dit, ce qui dans le discours met en relation une caractéristique de la mobilité (mode utilisé par exemple) avec une autre (fréquence par exemple) nous renseigne également sur le lien à la technique. Cette perspective d'analyse a été démontrée dans des travaux antérieurs (Sajous, 2004). Nous avons parlé de « savoir-faire » et c'est sur cette notion que nous comptons nous appuyer ici.

La large domination dans les déplacements périurbains du mode automobile nous avait amené à analyser le savoir-faire automobile. L'enjeu est aujourd'hui plus aigu encore. La problématique environnementale s'est accrue. Mobiliser la notion de savoir-faire automobile dans le cadre de cette étude permet d'approcher le lien à la technique dans le contexte territorial et social spécifique du périurbain, et d'évaluer les capacités d'évolution de ce lien ?

Au-delà de ce que font les gens comme déplacements, comment, quand..., cette entrée participe à la compréhension de l'attachement à l'automobile dans le quotidien.

4.1 DEFINITION DU SAVOIR-FAIRE AUTOMOBILE

▪ *La notion de savoir-faire*

Toutes les activités humaines amènent, sous des formes diverses, à avoir recours à un savoir-faire. Celui-ci peut se fonder sur une habileté manuelle, un tour de main, sur des recettes, des "trucs", des formules, des choix de matières ou encore, pour un individu, une utilisation particulièrement performante de ses connaissances intellectuelles (Pascaud et Piotrant, 1994).

Du fait du caractère stratégique pour le domaine, la littérature entrepreneuriale est plus riche que d'autres domaines sur cette question.

Nous avons retenu la définition suivante :

« Le savoir-faire se définit alors comme l'ensemble des compétences acquises, incorporées, transmises qui se manifestent dans l'acte technique. Présent à tous les instants de l'activité technique, il est perceptible dans les aptitudes physiques de l'individu comme dans ses capacités à juger, prévoir et maîtriser un processus technique et les rapports sociaux qui lui sont associés. » (Ibid.)

Sa formulation permet de saisir la richesse, donc la complexité, du savoir-faire.

Présent et repérable tant dans les gestes que sur un plan cognitif

Se fondant sur trois capacités : juger, prévoir, maîtriser un processus technique et les rapports sociaux associés / conjecturer.

La suite de la définition précise :

Ce qu'il faut entendre pour chaque capacité :

Savoir-faire serait donc juger en mobilisant tous nos sens, sinon le corps tout entier. Savoir-faire inclut pourtant une autre dimension tout aussi fondamentale : la capacité d'anticiper, de prévoir. (...) "Savoir-faire" serait donc savoir anticiper le déroulement du processus : un "savoir-prévoir" les réactions de la matière. (...) Juger, prévoir, conjecturer sont donc les dispositions à la maîtrise pratique des techniques au sein de l'appareil de production. (Pascaud et Piotrant, 1994)

La dimension temporelle :

Les trois capacités impliquent, par définition, trois temporalités : court (juger avec nos sens), moyen (prévoir) et long terme (conjecturer). C'est à ce prix qu'est assurée une stabilité du savoir-faire dans le temps.

La dimension du très long terme, la transmission, n'est pas oubliée :

Indissociable de l'ensemble des systèmes de connaissances et de comportements auquel il est incorporé, le savoir-faire ne se transmet pas seul. L'apprentissage du savoir-faire est avant tout celui d'un "savoir-vivre" ; il transmet tout à la fois : savoirs efficaces, sens et identité. La transmission, accession au savoir donc au statut, est largement codifiée. (Pascaud et Piotrant, 1994)

Les imbrications, interactions entre les trois capacités :

Cela ouvre des marges décisionnelles d'évolution des gestes, des stratégies. La stabilité temporelle n'est pas assignée à une fixité, rigidité du savoir-faire.

Juger, prévoir, conjecturer sont donc les dispositions à la maîtrise pratique des techniques au sein de l'appareil de production. Ces qualités donnent au savoir-faire non seulement un rôle adaptatif indispensable - c'est lui qui permet de réguler et optimiser le travail - mais aussi un rôle innovatif dans la mesure où il permet de perfectionner les

conditions techniques du déroulement d'un processus technique. (Pascaud et Piotrant, 1994)

Assurées que le savoir-faire se loge dans quantité d'activités et pas seulement professionnelles, décrypter le savoir-faire automobile nous semble un moyen pertinent et complémentaire pour mieux cerner la mobilité automobile. C'est avoir ainsi plus d'arguments pour penser la durabilité en matière de mobilité dans les espaces périurbains.

▪ ***Le savoir-faire automobile : une notion exploitée par la publicité et présente dans la littérature scientifique***

Compte tenu de l'originalité de l'utilisation de cette notion, avant d'entreprendre la restitution des résultats propres à cette étude, il nous semble nécessaire de montrer qu'il est plausible de parler de savoir-faire automobile, que cette notion est déjà présente mais mal identifiée dans la sphère automobile.

La publicité automobile semble la seule à avoir totalement identifié le savoir-faire automobile. Elle se fait largement l'écho des capacités (« juger, prévoir, conjecturer ») qu'il faut valoriser. Les modes l'amènent à changer de ton mais son objectif semble immuable : flatter le savoir-faire automobile. *Nous venions de toucher les sommets de la publicité aventureuse mais, déjà, le public se lassait du spectacle. Les années 80 s'achevaient dans une remise en question général. (...) Le concept de "route maîtrisée" prenait le relais.* (Séguéla, 1994)

Nous reprendrons très succinctement quelques techniques ou associations d'idées employées par la publicité.

L'approche sensorielle du juger durant la conduite s'exprime à travers des constructions d'images cherchant à traduire l'effet que la voiture fait au conducteur et donc potentiellement à tout détenteur du permis de conduire devant son écran s'il choisit ce modèle. Un tel modèle vous promet que les poils se dresseront sur vos bras, un autre de vous métamorphoser en aigle, etc.

Le *savoir-prévoir* se décline dans l'énumération des possibilités techniques des modèles automobiles. L'introduction importante de l'informatique n'a fait qu'augmenter cet étalage.

La famille, très souvent mis en scène, rappelle le long terme et la dimension *conjecturer* lorsque le scénario publicitaire introduit la succession des grands moments de vie structurant cette dernière. Anticiper le très long terme est aussi associé à la transmission et traité sur le mode de la connivence générationnelle.

Dans la littérature scientifique, les trois capacités du savoir-faire ont été identifiées par quelques auteurs pour le cas de l'automobile. Cependant les résultats restent éparés et

non connectés. Ils sont un peu plus nombreux dans le cas de la capacité de juger que dans les autres.

La capacité de juger et, en particulier, la dimension sensorielle impliquée a été étudiée et décrite de manière exhaustive par JL Piveteau (Piveteau, 1997) dans un binôme d'effets coquille et centaure : « La paroi métallique de l'automobile produit et délimite l'effet coquille. (...) Elle nous fait prendre conscience de nous-mêmes et elle nous protège de l'extérieur ; elle nous confère une identité, elle nous sécurise. (...) Un regard d'homme sans œillères, une croupe de bête robuste : c'est « l'effet centaure ». Dans notre soumission de conducteur au véhicule, c'est bien notre corps entier qui participe. Les muscles des jambes sont sollicités en permanence, même s'il ne s'agit que de contractions infimes ; les muscles de nos bras et de nos mains sont davantage mis à contribution. Les réflexes nerveux, quant à eux, jouent un rôle fondamental. La puissance de la machine passe alors sans heurt en nous. » Plus récemment, la conduite éco-responsable (du permis de conduire à la voiture électrique) entre dans ce champ demandant au conducteur de maîtriser accélération et freinage.

Des spécialistes notent les effets pervers des publicités valorisant en particulier le juger. L'accident peut être rappelé de façon allusive, en énonçant la sécurité qu'offre le modèle présenté vis-à-vis des risques de la circulation, en montrant comment la voiture permet d'échapper à des situations imprévues. Mais cela ne facilite pas le travail de la sécurité routière. Cela aurait même un effet négatif pour les campagnes d'information de la sécurité routière en activant « un processus de contre argumentation et de surestimation de l'efficacité des équipements de sécurité » (Khifli et Barjonet, 1998).

La capacité de prévoir a été mise en exergue par des travaux qui montrent comment la voiture est une assurance, une façon d'avoir un moyen de réaction à ce que l'on n'avait pas imaginé : une façon de se prémunir contre l'impensé, point ultime des stratégies de prévision. *Pour une personne ou un foyer, avoir une voiture ne correspond pas tant à une solution "tactique", choix passager entre automobile et transports en commun pour tel ou tel trajet, mais plutôt cela relève d'une véritable "stratégie"* (Dupuy, 1995). Cette analyse de la possession d'une automobile induit qu'avec l'automobile, en toutes circonstances, en tout temps, en tous lieux, on pourra reproduire une capacité d'aller. En d'autres termes, on saura s'adapter dans un environnement spatial en mutation ; ce qui comporte une part innovante. C'est à ce stade que l'image de l'assurance sur les situations futures dans lesquelles l'individu peut se retrouver prend tout son sens. On n'achète pas l'automobile en référence à une ou quelques circonstances précises mais dans le but de ne pas être démuné face aux circonstances de la vie : un divorce, des économies (ou des choix de vie) qui ne permettent pas de s'installer seul dès le début de la vie active, etc.

Enfin, le temps long de l'anticipation, de la transmission a été plus particulièrement mis en exergue lors du passage de la première à la seconde génération périurbaine. Les

projections avaient un temps pensé qu'il y aurait un retour vers la ville dense qui ne s'est pas produit (Baccaïni et Semecurbe, 2009). L'accompagnement assez systématique des enfants n'est pas sans conséquence sur un aspect normal, banal et pourtant totalement construit du fait de prendre la voiture plutôt que de privilégier un autre mode.

Le savoir-faire peut donc prendre corps dans la sphère des mobilités et en particulier automobiles. Grâce à l'enquête par entretiens, intéressons-nous à son décryptage dans le quotidien des ménages.

4.2 LES MANIFESTATIONS DU SAVOIR-AUTOMOBILE

L'enquête n'avait pas pour but de démontrer l'existence du savoir-faire automobile mais de s'intéresser à ses manifestations dans les terrains franciliens étudiés. Les diagrammes de mobilité ont montré dans le chapitre précédent que la mobilité rime très largement au quotidien avec automobile. Au-delà du bilan comptable, le discours descriptif de cette mobilité est riche de termes, d'associations d'idées montrant cet entrelacement.

Notre analyse du discours des enquêtés nous amène à préciser que ce n'est pas l'objet automobile autour duquel s'organise le descriptif. Le discours est bien plus focalisé sur le produit, le résultat de l'usage du savoir-faire automobile. Autrement dit, le discours entre dans le détail de la relation entre individus et territoire par l'entremise des possibilités d'usage offertes par la voiture et l'environnement associé du réseau technique routier. Le questionnaire laissait pressentir cela avec un taux de 89 % des répondants d'accord avec l'affirmation selon laquelle l'automobile leur permet de découvrir de nouveaux endroits.

L'automobile est citée en tant que moyen. Ce n'est pas les caractéristiques techniques de la voiture qui sont mises en avant sauf dans le cas des familles nombreuses ou du covoiturage pour les déplacements vers les lieux scolaire ou extrascolaire. La question du nombre de places est alors sensible. Dans les autres cas, la voiture est réduite à un objet roulant qui permet de se rendre d'un point à un autre. On ne peut pas pour autant en conclure que la population serait devenue insensible aux caractéristiques, options intégrées dans les véhicules par les constructeurs. C'est une strate d'informations que nous ne pouvons renseigner. Nous ne détenons pas d'information sur la *dimension « juger » du savoir-faire automobile* qui est en action durant le temps de conduite et nous n'étions pas dans une configuration permettant de recueillir des données à ce sujet. Il faut cependant noter que c'est une dimension à ne pas sous-estimer qui inclut une part des explications à l'attachement des personnes à l'automobile.

Ce sont les dimensions « prévoir » et « conjecturer » du savoir-faire automobile qui sont, du fait, entre autres, des conditions de passation de l'entretien, plus présentes.

Prévoir, par définition renvoie au fait d'anticiper le déroulement du processus. Cela est illustré par deux faits dans le récit des journées de mobilité.

Prévoir s'exprime dans la trame générale qui est donnée. Un certain nombre de déplacements sont à effectuer pour se rendre vers des activités. Certains binômes déplacements/activités répondent à des obligations, d'autres sont non-contraints. Le savoir-faire est alors dans la manière *d'accommoder* cet ensemble d'activités, d'atteindre un équilibre au sein du foyer. Des seuils temporels de pérennité de ces prévisions de déplacements sont gages de stabilité et de consensus acceptable au sein du foyer. Cela se traduit par un discours signalant l'instauration de routines, de répétitions. Les grandes séquences temporelles de viabilité citées ont été en fonction des situations familiales et des âges. Pour les parents d'enfants scolarisés en maternelle, primaire ou secondaire, le schéma prévisionnel porte durant cette scolarisation sur l'organisation nécessaire du lundi au vendredi avec en point d'orgue l'aménagement du mercredi. Les personnes en activité une routine pouvant connaître quelques interruptions marquantes pour passer à une situation temporaire comme les congés de maternité ou parental. Enfin, un nouveau général se met en place au moment de la retraite.

Ben, transport c'est toujours voiture, je suis en congé parental, avant je travaillais à Champs-sur-Marne et j'y allais en voiture. Je déposais les enfants à l'école à Favières et après j'allais au boulot en voiture. Maintenant que je suis en congé parental, je les emmène toujours le matin mais à pied. (Flora, CC Brie boisée, Favières, 35 ans, mariée deux enfants en bas-âges)

La gestion des embouteillages est également un révélateur de *Prévoir*. Pendant longtemps domina une prévision surtout liée à l'expérience mais que l'on peut retrouver dans des citations telles que celle qui suit.

Ça dépend à quelle heure je finis... à quelle heure je pars. Il y en a moins le soir, en général, oui. Il y en a le jeudi matin, en général. C'est le jeudi où la route est plus encombrée. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est comme ça. (Josiane, CC Brie boisée, Ferrières, 50 ans, Célibataire, Enseignante)

Plus récemment, le temps de cette prévision s'est affiné grâce à une information diffusée plus rapidement via les TIC. La radio est forcément moins performante : diffusée toutes les demi-heures ou heure et sur les axes majeurs.

Moi je regarde toujours le site de la RATP chaque jour avant de sortir du travail pour savoir à quelle heure passe le RER, quand j'ai la voiture comme ce soir, je regarde le site sytadin avant de partir, c'est obligatoire. Mon mari l'a sur le téléphone et il le regarde tout le temps pour les bouchons quand on se déplace ensemble, puis on croise les infos à la radio et on n'est pas bloqué. (Mireille, CC Bris boisée, Ferrières, 45 ans, mariée, 2 enfants)

Conjecturer renvoie à une vision à long terme, faite de probabilités de réalisation ou pas. Dans certain cas, la conjecture appelant à une projection dans sa réalisation (réussite scolaire puis professionnelle des enfants) demande une part de détermination dans le présent pour tendre à rendre réelle la conjecture initiale. Dans d'autres cas, la réalisation n'est pas souhaitée mais peut advenir (chômage). Il s'agit alors de s'appuyer sur ce que l'on sait faire pour s'adapter. Juger et prévoir auront servi dans ce cas d'entraînement.

La dimension *conjecturer* n'est pas forcément facile à saisir en entretien, car mettant en jeu les grands projets de vie parfois difficiles à exprimer ou sur le(s)quel(s) on ne souhaite pas s'étendre dans les détails avec un inconnu, l'enquêteur. Il y a quelques cas rencontrés sur les trois terrains qui ont permis de saisir cette dimension du long terme et du rôle qu'a joué le savoir-faire automobile. Il s'agit des cas de femmes veuves ou divorcées. Nous en avons rencontré quatre (Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, Veuve, 60 ans / Elisabeth, Vallée de Chevreuse, Cernay, 48 ans, mariée, sage femme / Christine, CC Carnelle - Payse de France, Viarmes, Retraitée, Veuve / Amina, CC Vallée de Chevreuse, Le Mesnil St Denis, veuve, 3 enfants, 45 ans). Cette situation douloureuse passée permet dans le cadre de nos recherches de travailler sur des configurations de conjecture réalisées donc vérifiables.

Après des événements douloureux, une nouvelle organisation se met en place. Dans trois cas, le souhait est d'éviter pour soi-même et les enfants, lorsqu'il y en a, un déracinement. Ces femmes vont donc chercher à se maintenir dans les territoires enquêtés. Rester ou partir, la question de se re-placer engage le savoir-faire, clé de lecture de l'espace (Sajous 2003 et 2004). Dans le cas de la volonté du maintien, tout et rien, à la fois, a changé. Les lieux sont les mêmes mais il faut opérer un « audit » entre le passé et le futur pour envisager le maintien sur place : entre situation résidentielle, réseau personnel, tâches à assumer seule, attachement au lieu, etc. Certaines, armées de leur permis de conduire et de leur connaissance du territoire, peuvent envisager des réajustements mais restent dans le même bassin de vie :

Oui... et... parce que bon, j'ai continué à travailler, là... même après le décès de mon mari. Je voulais rester dans la région parce qu'en fin de compte, ben, les amis sont là. (...) Donc, je voulais rester dans le coin, je voulais être en ville. Et je suis venue là par hasard, j'ai envie de dire... en sortant de chez une amie. Et puis j'ai dit : « Oh, ben, je n'ai pas été voir... » Ça faisait 2 ans que je cherchais des maisons, quand même. Je voulais une maison avec une grande pièce... j'ai 5 petits-enfants. (...) Donc, je voulais être à la campagne... avec... en ville pour pouvoir aller acheter mon pain, etc. Donc, si vous voulez... là, j'ai trouvé ça... Je suis vraiment en centre-ville. J'ai un jardin. Je n'ai pas hésité. Toutes les conditions étaient requises d'un coup, là. (Christine, CC Carnelle- Pays de France, Viarmes, Retraitée, Veuve)

Le savoir-faire n'est pas explicitement évoqué mais il est forcément inclus comme moyen pour se maintenir. Le cas de Amina est particulièrement intéressant. Elle a perdu son mari, seul à détenir le permis de conduire dans le ménage. Après son décès, elle a gardé la voiture. Elle pratique le covoiturage.

Moi... moi, franchement, c'est parce que je ne conduis pas. Moi, je vais en transport en commun, mais pour Rambouillet, il y a des amis... on part avec des amis. C'est eux qui conduisent, moi, je ne conduis pas. Elle peut être prise en charge par des amis mais, pour les grandes courses, une fois par semaine. Ça... j'appelle une amie à moi qui habite sur La Verrière. Elle vient, on prend le véhicule de mon mari. (Amina, CC Vallée de Chevreuse, Le Mesnil St Denis, veuve, 3 enfants, 45 ans)

Dans le cas d'Elisabeth (Elisabeth, Vallée de Chevreuse, Cernay, 48 ans, mariée, sage femme), c'est un rapprochement de son lieu de travail et de sa famille qui motive son départ de la vallée de Chevreuse vers le secteur de Palaiseau.

La combinaison des capacités juger / prévoir / conjecturer permet de régulièrement réévaluer le savoir-faire en le confrontant aux différents objectifs et aux dimensions temporelles dans lesquels ces derniers s'inscrivent. Selon la définition vue dans le chapitre précédent, cette réévaluation amène à des réactualisations des connaissances, des adaptations. Cela peut se traduire par le fait d'adapter la méthode comme les objectifs initiaux. Une expression semble consacrée, utilisée de manière quasi hégémonique pour exprimer les jeux de réévaluation autour du savoir-faire automobile : « ça dépend ». La description de la mobilité quotidienne prend corps, comme le montrent les diagrammes individuels, autour de modes, destinations, fréquences préférentielles. Cependant, il faut ajouter une bonne dose d'incertitude, de non précision des données. La règle qui peut ici s'entendre comme la régularité dans le choix du mode, de la destination, de la fréquence peut connaître de nombreuses exceptions ou cas particuliers. La pratique de la substitution est ainsi précisée à l'enquêteur. Quant à savoir exactement dans quelles circonstances et quelle substitution a été opérée, la description allusive a à nouveau cours.

✓ Exemple pour le mode :

Ça dépend du temps. Je prends la voiture, s'il fait beau, j'y vais à pied. (Joelle, CC Brie boisée, Villeneuve, 68 ans, Mariée)

✓ Exemple pour la destination :

Ça dépend... quelquefois je pars à 8 heures du matin... moi, je travaille à domicile, donc... je vais travailler à domicile, je reviens, je peux aller... ou à la bibliothèque, à la pharmacie, à la poste, m'occuper... voir mes voisins, enfin... voilà... faire un peu d'activité sportive. Il y a... comme on est dans la forêt... (Marie-Christine, CC Brie boisée, Pontcarré, 45ans, mariée, 2 enfants (20 et 23 ans)

✓ Exemple pour la fréquence :

Enquêteur : Est-ce que vous en profitez pour faire des courses quand vous rentrez du travail, ou... ?

Réponse : Ça peut arriver. Ce n'est pas très régulier, les courses, chez moi, donc... ça peut arriver, oui. En passant devant, voilà, quoi. (Josiane, CC Brie boisée, Ferrières, 50 ans, Célibataire, Enseignante)

L'adaptation, la perturbation du schéma de base en ressort comme étant une pratique assez largement partagée. C'est un état qui n'est pas subi mais revendiqué notamment en matière de surfaces commerciales fréquentées pour faire les courses alimentaires. Les cas particuliers trouvent leurs raisons dans la saisonnalité, le recours aux ressources locales, l'entraide. Nous voyons là dans notre échantillon, un état de veille, une interactivité avec l'environnement, une manière de rester sensible aux stimuli sociaux et environnementaux. Le savoir-faire automobile et la possession du permis et / ou d'une voiture permettent une bonne réactivité.

Dans ce descriptif du savoir-faire, il faut noter que le terrain de la Brie Boisée se détache par la prégnance du savoir-faire automobile, l'obligation de s'en servir de manière très pointue. La situation particulièrement congestionnée de l'autoroute A4, mentionnée à plusieurs reprises, amène à s'appuyer, entraîner ses capacités pour avoir un usage supportable du réseau routier. On peut l'illustrer par l'analyse d'un extrait d'entretien révélateur des différents aspects du savoir-faire automobile.

Oui. **Donc, 3 fois... 2 - 3 fois par semaine, il part à 5 h 45.** Moi, quand je travaille à La

↳ **Prévision routinière**

Défense. Je suis commerciale. Donc, **j'ai besoin de ma voiture, à l'arrivée, sur place. Le**

↳ **Avantage spatial déterminant sur usage mode**

train, c'est impensable. **Si je pars après 6 heures, je suis dans les bouchons.** Donc, en gros,

↳ **Prévision liée à l'expérience de l'état du réseau**

c'est... **On se bat pour savoir lequel des deux emmène les enfants au périscolaire... parce que**

↳ **Instabilité entre prévoir et conjecturer**

le périscolaire commence à 7 heures. **Moi, si je pars à 7 heures, j'arrive entre 8 h 45 et 9 h**

↳ **Prévision liée à l'expérience de l'état du réseau**

15. Et puis voilà. Ce n'est juste... pas possible. **Je n'ai pas commencé ma journée, je suis déjà**

↳ **Résultat de la dimension Juger**

énervée, et... **Ce n'est pas possible. Donc, du coup, ayant du trajet, je pleure souvent pour**

↳ **Instabilité entre prévoir et conjecturer**

être celle qui ne dépose pas les enfants. **Je pars à 6 heures. Je bosse toute la journée. J'arrive**

↳ **Prévision routinière**

ici... les jours où c'est moi qui dois récupérer les enfants... entre 17 heures et 18 h 15 pour

aller les chercher au périscolaire. **Ce qui leur fait déjà une journée de 7 heures au**

périscolaire jusqu'à 18 h 30, le soir. Donc, ça, moi, je... je ne vais pas pouvoir tenir le coup

↳ **Conjecturer : remise en cause**

longtemps. **Le mercredi, l'année dernière, ma belle-mère venait le mardi soir, garder les**

↳ **Aménagement du Prévoir sur une séquence temporelle**

enfants. Donc, le mardi soir, je rentrais... ben, après 20 heures puisque... ben, quand il y a

↳ **Rappel des prévisions routinières dans le cadre de l'aménagement du prévoir**

quelqu'un pour aller chercher les enfants, nous, on travaille plus, et on part après les

bouchons. **Tout est... tout est centré autour des bouchons. Ben, le samedi, sinon... Donc... ça,**

les heures de semaine, c'est ça. C'est... On jongle entre les bouchons, et... essayer d'alléger

↳ **Objectifs entre Prévoir et Conjecturer**

les journées des enfants... (Stéphanie, CC Carnelle - Pays de France, Viarmes, Mariée 2 enfants en bas âges, Commerciale)

Cette citation est extraite de l'entretien avec une enquêtée en couple, deux enfants, salariée en tant que commerciale et habitant Viarmes dans la communauté de communes de la Brie Boisée. Nous sommes ici face à l'expression spontanée d'une trame de mobilité quotidienne mettant en avant le savoir-faire automobile et la combinatoire qui s'opère entre les différentes capacités définissant ce dernier. On en retrouve différents indicateurs dans le discours.

✓ Juger :

Absent du guide d'entretien, nous avons ici une dimension sensorielle évoquée. Lorsque cette enquêtée ne peut échapper aux bouchons, cela génère lors du temps de conduite un état d'énervement qui porte à conséquence sur le reste de sa journée.

✓ Prévoir :

Les différentes dimensions décrites auparavant sont présentes :

- *Prévoir* indiqué par les routines
- *Prévoir* indiqué par l'expérience
- *Prévoir* indiqué par un aménagement sur une séquence temporelle, ici, d'une année scolaire

✓ Conjecturer :

Le triptyque domicile – travail – enfants comme pilier de la trame quotidienne est ici énoncé mais, comme nous l'analysons à la suite, l'instabilité domine.

Elle opère aussi par des imbrications, interactions entre les trois capacités : cela suggère le côté adaptatif, évolutif du savoir-automobile. La situation est ici insatisfaisante. La conjecture (passée) du choix du lieu de résidence par rapport aux localisations des emplois dans un contexte familial avec des enfants en bas âge semble mettre ici le savoir-faire dans sa composante juger et prévoir en défaut. Il ne semble pas que ce soit le savoir-faire des conducteurs qui soit déficitaire. Ce couple a plutôt choisi un scénario extrême où l'instabilité du prévoir, en particulier, l'état du réseau, rend l'ensemble de moins en moins supportable. Le discours de l'enquêtée laisse clairement entendre dans cet extrait qu'une évolution personnelle va avoir lieu. Rien ne dit cependant quels seront les termes de cette évolution.

Nous signalons que Stéphanie représente un cas atypique dans notre échantillon. En effet, la stabilité résidentielle domine largement dans les entretiens. Nous avons retenu cette citation pour illustrer la combinaison des différents registres simultanément présents dans le récit que nous fait Stéphanie de son quotidien. Les situations de stabilité résidentielle peuvent être analysées comme un retour d'expérience en général positif sur la capacité du prévoir. Elles n'ont pas donné lieu durant la passation à une expression détaillée aussi spontanée que celle de Stéphanie.

Comme nous avons pu le montrer dans ce troisième chapitre, le savoir-faire automobile intervient de manière non négligeable dans la construction de la mobilité

quotidienne. Il était nécessaire de le présenter de manière exhaustive pour mettre à jour la mécanique requise par ce principe de savoir-faire. Pour autant, le savoir-faire automobile n'est pas une fin en soi. C'est un processus à visée sociale, immergé dans la complexité du réel. Il s'agira ici de poursuivre l'analyse en exposant les autres processus à l'œuvre comme l'ancrage, le recours à des formes d'entraide, etc. Au-delà, l'intérêt est également d'exposer les rapports qu'entretiennent entre eux ces différents processus sachant qu'ils participent tous d'un même savoir-faire territorial.

5. RATIONALISATION AUTOMOBILE ET CONSTRUCTION D'UN BASSIN DE VIE DE PROXIMITE

5.1 L'APPRENTISSAGE PROGRESSIF D'UN USAGE PLUS RATIONALISE DE LA VOITURE

Les enquêtés expriment des stratégies de rationalisation de l'utilisation de la voiture (et non de sa possession, puisqu'on compte en moyenne 1.7 voitures par ménage ayant répondu au questionnaire). Ces stratégies peuvent prendre plusieurs formes : le report vers des activités de proximité au sein de la commune, le chaînage des déplacements, la baisse de la fréquence de certaines activités et enfin une plus grande souplesse dans le choix modal des adultes ou des enfants.

La rationalisation de l'inscription des activités hebdomadaires limite le temps passé en automobile et donc la fatigue. Les ménages avec enfants cherchent également à rendre autonomes leurs enfants, les incitant à se déplacer en transports collectifs. Dans le cadre de cette rationalisation des déplacements, nous avons également relevé, principalement pour les ménages biactifs, des pratiques de chaînage. Les activités principales inscrites dans le chaînage sont : l'accompagnement des enfants à l'école avant le travail, la réalisation des courses alimentaires (notamment au drive) lors du chemin du retour pour le domicile après le travail et les activités sportives ou de loisir le soir après le travail. On relève un réflexe de chaînage plus important chez les ménages biactifs, puisque dans le cadre de couples mono-actif ou de retraités on notera un passage plus systématique au domicile entre les activités. Les retraités justifient notamment cette organisation par la fatigue qu'occasionnent les déplacements, les activités et le désir de repasser chez eux « se changer » et « se poser ». Dans le cas où l'un des membres du ménage ne travaille pas (congé parental, congé maternité, chômage, retraité), les chaînages sont moins présents, mais la rationalisation des déplacements prend alors une autre forme, les activités commerciales et de loisir sont davantage réalisées au sein de la commune et à pied.

« J'emmène mon... j'emmène le dernier à l'école parce que j'ai 2 grands qui font... qui... qui vont à l'école tout seul en bus. Et... après, je vais boire mon café. Ah, ah ! Et puis je me rends au travail à Sannois en voiture. Puis ma femme va les chercher lorsqu'elle rentre du travail. Les courses... les courses, c'est ma femme qui les fait, au Drive à Carrefour. Donc, elle fait ça en semaine. Elle sort du travail et elle va chercher les courses et elle ramène les enfants. » -Vincent, CC Carnelle - Pays de France, Baillet-en-France, 49 ans, marié, informaticien

« Donc, après, moi, j'ai... je me suis investie sur la paroisse de mon village, donc, je fais du caté, donc, j'y vais à pied parce que la salle paroissiale est... à pied. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Pour limiter cette pénibilité, d'autres stratégies que celle du chaînage sont mises en place, comme la diminution des activités de loisir à Paris et liées au shopping en général, l'adaptation de l'emploi du temps pour éviter les embouteillages, mais aussi une utilisation rationalisée de l'automobile. La rationalisation de la voiture, toujours très utilisée, passe par la diminution des distances parcourues ou par un choix de déplacement multimodal où la voiture n'est plus l'unique mode de déplacement. Cette rationalisation du déplacement automobile est également liée à quelques incitations. Par exemple pour les retraités, le choix du mode de transport, lors de déplacements à longue distance pour des vacances ou bien même pour se rendre à Paris, repose à la fois sur le coût du trajet (prix de l'essence supérieur au prix du billet de train), mais aussi la fatigue que ce dernier engendrera. Pour la plupart des retraités que ce soit pour se rendre à Paris en journée ou pour partir en vacances les déplacements en train, qu'ils considèrent moins fatigants que ceux en voiture, sont privilégiés. Pour l'ensemble des enquêtés, les arguments avancés pour expliquer la diminution de la fréquence des déplacements pour Paris sont le temps perdu à chercher une place de stationnement et le coût de stationnement, éléments que nous avons relevés comme générateurs de pénibilité. Pour les couples avec enfants en bas âge, la rationalisation passera davantage par du chaînage, la diminution des activités de loisir à Paris et/ou par le développement de pratiques de proximité telle que la fréquentation des forêts avoisinantes, mais moins par un changement de mode (hormis pour les déplacements domicile/travail).

« Voilà, donc, ça, ça ne m'a pas changé... peut-être... du coup, c'est vrai que ça me... je m'aperçois que je faisais peut-être certaines courses de shopping sur Paris parce que c'est Paris et c'est des boutiques... voilà... que je ne fais pas forcément... Que je ne fais plus, oui. Je ne vais que dans le strict nécessaire de ce dont tout le monde a besoin, quoi, et des petites choses ou des petits trucs sympas... je vois une boutique, je me dis : « Tiens, on va prendre un petit gâteau » ou un petit machin, mais des trucs qui étaient carrément perso, si vous voulez, ou m'acheter un petit collier ou un petit machin, je ne le fais... non, ça, je ne le fais plus parce que je me dis : « Je ne vais pas prendre la voiture pour aller regarder une boutique, me mettre dans les embouteillages et cherche à me garer pour voir trois boucles d'oreilles ». Ça, ça me... ou... il faut rester tout l'après-midi pour faire un peu plus, pour rentabiliser, et... » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

« Non, pour nous les déplacements en voiture c'est très fatiguant et... et comme ça nous fatigue toujours... Non, c'est un jour Val d'Europe et plus rarement, c'est Paris. Oh, Ben, on préfère la forêt, c'est dans les alentours. Nous avons... nous avons la forêt de Ferrières, là, tout près. Nous avons la forêt de Crécy de l'autre côté. Alors, la forêt... enfin, du côté de la forêt de Ferrières, nous allons à pied, parce qu'elle n'est pas loin. Ça dépend du temps. » - Joëlle, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 65 ans, mariée, retraitée

Par ailleurs, les changements de comportement de mobilité ne concernent pas seulement la diminution des distances, mais également le choix modal. Ainsi, l'offre

d'infrastructure locale offre dans certains cas un potentiel de changement de comportement de mobilité par un choix modal autre que celui de la voiture uniquement ou par la combinaison de plusieurs modes. Les enquêtés se rendent à Paris pour des activités culturelles d'ordre « patrimoniale », nommées par certains des activités « touristique », pour s'y rendre, ils prennent généralement d'abord la voiture, la laissent à proximité d'une gare, parfois dans un parking relai, puis se rendent à Paris en train ou en RER. L'offre de transport local participe ainsi au changement de comportement de mobilité via le changement de choix modal.

« Je m'arrête au parking Vinci de Basilique et ensuite, je prends le métro, la ligne 13, et je vais à Paris. C'est comme ça... qu'on va, le plus souvent. Sauf quand on va chercher notre fils, mais alors-là, on ne s'y arrête pas, si vous voulez. » - Michel, CC Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

« Sinon, il m'arrive d'aller à Paris, quand je vais à Paris, alors maintenant, car ça n'a pas toujours été comme ça, mais disons que maintenant si je m'en vais pour le loisir à Paris, je la laisse à la gare de St Rémy et je prends le RER, je ne vais plus à Paris en voiture, 10 fois par an. J'y vais 1 fois par mois, pour faire des expositions, toujours en semaine, mais jamais le week-end et les vacances scolaires, car dans ce cas-là j'ai mes petits enfants avec moi, donc on reste à la maison. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

Cette rationalisation de l'usage de l'automobile n'est pas mise en place pour des vertus écologiques ni économiques. La pression économique par rapport à l'augmentation du prix de l'essence n'influence pas non plus directement le choix de pratiques locales. De toute façon, les habitants n'ont pas connaissance de leur consommation et de leur dépense à l'année liée à la mobilité. Seuls deux ménages interrogés bi-motorisés expliquent que la consommation des véhicules est un critère prioritaire dans le choix du véhicule utilisé lors de déplacements longues distances. Cette rationalisation n'est pas non plus forcément mise en place dans des perspectives de gain de temps de déplacement, mais bel et bien dans des perspectives de réduction de la pénibilité des déplacements à la recherche de confort et de diminution de la fatigue.

« C'est dans ce but que j'ai changé mon moyen de locomotion (passage de la voiture au transport collectif), ce n'est pas pour l'écologie, je ne veux pas vous induire en erreur. » - Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée

« Le fait de rentrer et de s'arrêter au supermarché ou ailleurs, oui, c'est... une forme de rationalisation. Mais, c'est plus en temps que plutôt... c'est plus le... la rationalisation du temps plutôt que du transport... du coût du transport. » - Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, Institutrice

5.2 COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE : LES PARENTS PAUVRES OU MAL IDENTIFIES DES STRATEGIES DE RATIONALISATION ?

En dehors des déplacements scolaires pour les enfants où le covoiturage (en accompagnant d'autres enfants que les siens) est clairement identifié en ces termes, le

covoiturage se fait la plupart du temps sans le savoir, ce qui explique probablement le fait qu'il est peu visible dans les réponses au questionnaire, même si un effort d'explicitation du terme avait été fait. En tous les cas, l'analyse du questionnaire montre que le covoiturage n'est encore que très rarement une pratique inscrite dans la régularité, mais plutôt un arrangement occasionnel. Toutefois les activités extra-scolaires, fortement consommatrices de temps pour les parents, sont un cadre particulièrement propice à la mise en place de pratiques plus régulières, 36% des enquêtés avec enfants ayant répondu y avoir recours souvent ou parfois, score bien supérieur aux autres activités.

Exploitation du questionnaire

[Q19] Vous arrive-t-il, à vous ou à votre conjoint, de faire du covoiturage, c'est-à-dire de partager, pendant un trajet, une voiture avec une personne extérieure à votre foyer (un voisin, un collègue, etc)

Pour aller travailler

Souvent : 1% ; parfois : 10% ; rarement ou jamais : 89%

Pour emmener les enfants à l'école (gens ayant des enfants)

Souvent : 7% ; parfois : 19% ; rarement ou jamais : 74%

Pour emmener les enfants à une activité extra-scolaire (gens ayant des enfants)

Souvent : 13% ; parfois : 23% ; rarement ou jamais : 64%

Pour aller faire les courses

Souvent : 2% ; parfois : 10% ; rarement ou jamais : 88%

Pour une autre raison

Souvent : 4% ; parfois : 7% ; rarement ou jamais : 89%

Dans l'esprit des personnes enquêtées par entretien, le covoiturage est associé aux déplacements domicile/travail. Or il se réalise régulièrement sans être défini ainsi avec des gens dont l'enquêté a connaissance, entre voisins, famille et amis (2 ou 3) et avec qui il partage les mêmes activités de loisir (marche en forêt, cours d'anglais, resto du cœur, piscine, concert, cinéma) ou des courses spécialisées (bricolage et jardinage). Ces déplacements prennent une dimension conviviale entre amis ou en famille.

« Si, moi, je fais un peu de marche nordique, le samedi, en fait. Je le fais en groupe. On part en forêt du côté de L'Isle-Adam ou du côté de Montmorency pour 2 heures de marche. Donc, on part avec une voisine en voiture depuis Baillet. » - Gabrielle, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

En plus de ces pratiques de covoiturage dans le cadre d'activités de loisir, nous avons relevé un système d'entraide occasionnel d'accompagnement pour des voisins non véhiculés ou des personnes âgées qui ne s'apparente guère à du covoiturage puisque le conducteur

n'a pas besoin de se rendre sur les lieux de destination (médecin), le répondant s'y rend pour rendre service à son voisin. Enfin, nous avons relevé que le prêt de voiture se met en place occasionnellement (véhicule en panne) uniquement dans des contextes d'extrême proximité avec des membres de sa famille, des voisins et amis proches.

« Mais on s'occupe d'un monsieur qui va avoir 89 ans. Il s'est pris d'amitié pour lui. Ils se sont pris tous les deux d'amitié l'un pour l'autre. Il s'est pris aussi d'amitié pour moi. Donc, c'est un monsieur, bon, il lui fait son... des fois, son petit jardin, mais c'est un monsieur qu'on emmène... il l'emmène toutes les semaines. Alors, quand il l'emmène, il ramène quelques petits trucs, mais on ne fait pas Casino. J'en fais moins parce que c'est très cher, Casino. Donc, il faut bien cibler, voilà, nos... » - Catherine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 55 ans, veuve/remariée, fonctionnaire Université Paris Est

Le covoiturage dans le cadre des courses alimentaires est moins évident que pour des activités de loisir, les enquêtés désirent conserver certaines libertés comme celle de ne pas avoir un jour et/ou un horaire fixes pour réaliser les courses. Au contraire, les répondants insistent sur la liberté de choix, cette idée de l'aléatoire, de spontanéité, elle se traduit d'une part par des jours et horaires de courses variables, mais également par la pratique de ressources commerciales variées comme nous avons déjà pu le voir. Ces conditions sont alors défavorables à la mise en place du covoiturage. Une autre contrainte qui empêche le covoiturage et la taille de la voiture par rapport à celle du ménage, en effet les familles nombreuses montrent la limite du covoiturage lors d'activités en famille. La flexibilité reste primordiale.

« Oui, généralement quand c'est possible et que je vais faire des courses, je pars avec ma mère et ma sœur, en particulier le mercredi parce que ma sœur ne travaille pas le mercredi. En revanche, on prend deux voitures, car avec les enfants les voitures sont pleines, à moins d'acheter une neuf place on n'a pas le choix. En revanche, j'embarque souvent ma mère. Non, je ne fais pas de covoiturage avec mes voisines, parce que c'est pareil, elles ont toutes des enfants, après il n'y a plus de place. Une fois qu'on a déjà deux enfants ça devient compliqué, c'est plus la peine. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières-en-Brie, 35 ans, mariée, accueil banque

La majorité des enquêtés a exprimé l'impossibilité de faire du covoiturage dans le cadre de leurs déplacements domicile/travail. Ceux-ci ont avancé différents prétextes : la méconnaissance (des personnes qui travaillent au même endroit qu'eux ou des employés de leur entreprise vivant dans la même commune qu'eux), les contraintes horaires, ne pas faire de détour pour ne pas passer davantage de temps dans la voiture, le caractère changeant des emplois du temps et des horaires professionnels.

« Non. Non, parce qu'en fait, on pensait...faire du co-voiturage avec notre voisin d'à côté, c'est le même schéma, mais le soir, ils n'ont pas les mêmes horaires pour se retrouver, donc... » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le-Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Dans tous les cas, les répondants ne souhaitent pas être dépendants des autres. Ceci explique certainement pourquoi lors des entretiens, ces derniers se projettent perpétuellement à la place du conducteur et rarement à celle du véhiculé. Plusieurs enquêtées ont en revanche évoqué l'intérêt que pourrait porter leur conjoint à une offre de

covoiturage le soir de la gare la plus proche à chez eux à l'heure où les bus ne circulent plus. Certains d'entre eux ont d'ailleurs déjà recherché une proposition de covoiturage, mais n'en ont pas trouvé, soulignant alors « la difficulté de ne pas utiliser la voiture ».

« On devient dépendant, après, donc, le voisin, c'est pareil. On s'est retrouvé... lui aussi, il a une deuxième voiture... mais il l'avait fait avant nous, il en avait pris une deuxième avant nous parce qu'il a craqué avec les bus, et... nous, on a tenu un petit peu plus longtemps et puis jusqu'au moment où ça ne devenait plus possible, quoi. Donc... et c'est vrai que du coup, pour ces questions de... il faudrait vraiment soit qu'ils aient le même boulot et qu'ils sachent vraiment qu'ils finissent à la même heure ensemble, mais à partir du moment où on commence à avoir des... des horaires différents, des choses comme ça... » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Quelques rares cas de covoiturage ont cependant été relevés : un habitant de la Brie Boisée à Ferrières véhiculait le matin un collègue résidant momentanément dans sa commune ou encore une habitante de la Brie Boisée à Pontcarré déposait le matin à la gare une personne non véhiculée qu'elle passait chercher à domicile, mais qu'elle ne récupérait en revanche pas le soir, souhaitant conserver une certaine souplesse dans ces horaires de retour et dans son programme. Elle signale, notamment, la complexe organisation du covoiturage le soir en raison d'horaires de fin de travail imprévisibles. On constate aussi la pratique du « stop », spécifiquement en direction des gares RER (entre Chevreuse et la gare de Saint-Rémy, entre Ferrières et le RER de Bussy-Saint-Georges) : pratiqué entre gens qui se connaissent, le « stop » permet de concilier entre soi et flexibilité puisqu'il ne nécessite pas d'organisation préalable²⁷ (raison pour laquelle cette pratique est considérée par les analystes comme en marge de la catégorie du covoiturage).

« Donc, là, ils ont fait un peu de covoiturage ensemble. Mais ça a duré l'histoire de quelques mois... 2 - 3 mois, quoi. Et après, il a trouvé un appartement... il logeait chez des amis ou en famille. Il était assez discret, comme garçon, je... On n'a jamais trop su. Et après, il a trouvé un logement directement à Roissy, enfin, à côté de Roissy. Donc, il n'y avait plus de covoiturage. » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Je passais dans leur coin et que ça leur gagnait du temps. Oui, ça leur gagnait du temps et c'était plus... plus agréable. C'était mon chemin, de toute manière. En revanche ce n'était que le matin pour les déposer au RER. Parce que le soir, on n'avait pas du tout les mêmes horaires. » - M-Christine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 45 ans, mariée, secrétaire.

Ainsi la difficile mise en place du covoiturage le soir cumulée aux plages horaires restreintes de l'offre de bus incite à utiliser la voiture. Enfin, l'intérêt que les enquêtés voient au covoiturage est avant tout le gain d'argent et correspond très rarement à un choix écologique.

²⁷ Raison pour laquelle certains analystes de la mobilité considèrent d'ailleurs cette pratique comme en marge de la catégorie stricte du covoiturage.

5.3 RECONFIGURATION DES LIEUX, DES FREQUENCES ET DES TEMPORALITES

Les entretiens permettent de saisir une évolution au fil du temps des lieux d'activité des périurbains, concomitante à celle de la distribution des ressources territoriales dans leur commune de résidence et dans les pôles alentours. L'évolution de l'agencement des activités n'est pas non plus sans lien avec les reconfigurations de la vie familiale et s'observe de manière plus évidente chez les personnes dont la vie a structurellement changé (veuvage, divorce, arrivée des enfants).

Ces profils nous apprennent que cette rationalisation s'oriente essentiellement vers les ressources locales. Cette relocalisation à l'échelle de proximité des pratiques a pu se réaliser grâce à l'évolution des territoires²⁸. En effet, trois types d'activités ont connu une relocalisation : les courses alimentaires, le shopping et la culture. Les pratiques liées aux achats alimentaires, vestimentaires et autres ont considérablement évolué avec la « maturité » des territoires périurbains (Berger, Aragau, Rougé, 2014). Si l'offre locale (à l'échelle communale) est décrite comme améliorée dans l'ensemble des communes étudiées hormis St Martin-du-Tertre et Seugy (Carnelle Pays-de-France), Lévy-Saint-Nom (Vallée de Chevreuse) et Favière (Brie Boisée) où les habitants déplorent la fermeture de petits commerces ou de cafés, c'est surtout l'apparition de multiples supermarchés de taille inférieure à ceux que les enquêtés fréquentaient auparavant, à « taille humaine », implantés à proximité des communes étudiées qui explique une reconfiguration des comportements de mobilité²⁹. Avec ces nouvelles ressources locales, les enquêtés estiment avoir modifié leurs pratiques commerciales sur le territoire, en particulier en ce qui concerne les courses alimentaires.

« Ben, j'avoue, pour dépanner, je vais ici, à Carrefour-City, juste à côté, mais les grandes courses, je vais les faire à... soit à Auchan... à la Halle d'Auchan. Auchan, ou la Halle d'Auchan, c'est à Maurepas. Sinon, je vais à Carrefour Saint-Quentin. Comme j'ai le bus qui m'emmène direct. J'emmène mon caddie, je vous le dis honnêtement. J'emmène mon caddie et je ramène certaines choses qui semblent moins chères... voilà. » - Amina, CC Vallée de Chevreuse, Mesnil-St-Denis, 45 ans, veuve, aide soignante.

« Ben, c'est à dire que quand nous sommes arrivés ici, Val d'Europe n'existait pas. Ça a été... oui, ça nous a beaucoup rendu service pour presque... pour le gros ravitaillement, pour la Fnac, oui, ça a été un changement dans notre vie, ça, parce que j'allais au supermarché, ben, chez mes enfants, à Villiers-sur-Marne. En même temps que j'allais les voir, je faisais mes courses au

²⁸ Par exemple, d'après l'EGT, la distance moyenne par personne et par jour des retraités des trois territoires d'étude est passée de 22.6 km en 1991 à 15.0 km en 2011, témoignant bien d'un rétrécissement du bassin de vie quotidien. Il en est de même pour les chômeurs-personnes inactives au foyer pour qui la distance quotidienne parcourue est passée, entre 1991 et 2011, de 17.6 à 17.3 km.

²⁹ Ainsi, entre 1991 et 2011, la distance moyenne parcourue par personne et par jour par les inactifs (retraités, chômeurs et personnes inactives au foyer) pour le motif (à destination) « achat » s'est réduite, passant de 5.1 à 2.7 km. Cette diminution ne traduit pas une baisse de fréquence des déplacements pour les achats (de 0.33 déplacements/jour/personne en 1991 à 0.35 déplacements/jour/personne en 2011 pour le motif « achat ») mais une baisse de la portée moyenne de ces déplacements.

Carrefour de Noisy-le-Grand. Et puis quand Val d'Europe s'est installé ici, ben, j'ai changé mes habitudes. » - Joëlle, CC Brie Boisée, Villeneuve-le-Comte, 68 ans, retraitée

« Alors en fait non, j'avoue que moi je ne vais pas toujours dans le même centre commercial, le centre commercial à Bay2 je vais de temps en temps au Carrefour, mais je vais aussi beaucoup au Casino de Ferrière autrement je vais chez Leclerc à Montevrain, c'est plus proche. Je varie selon mon humeur et j'avoue que je ne vais pas trop souvent à Carrefour, car c'est trop grand moi j'aime mieux les petits hypermarchés et trop loin, j'ai l'impression d'économiser du temps. (...) donc en général j'ai tendance à aller vers une surface commerciale plus petite et plus près. » - Cécile, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 42 ans, mariée, hôtesse.

« Ben, j'ai été beaucoup au Val d'Europe, et après, quand le Clos du Chêne s'est ouvert, puisqu'il s'est ouvert, je n'étais pas là, donc, je suis venue plus souvent au Clos du Chêne. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le-Comte, 42 ans, mariée, femme au foyer

La réorganisation des lieux d'achats, inscrite dans une stratégie de rationalisation des déplacements automobiles, s'est accompagnée de modifications touchant les fréquences et les temporalités. Chacun estime que depuis ces dernières années, il essaie de ne faire qu'une seule grosse course en semaine au retour du travail afin d'« éviter les courses le samedi », et une petite course complémentaire à proximité du domicile. Ces « grosses courses », parfois même mensuelles, sont rendues possibles grâce à la voiture, à la taille généreuse des logements permettant d'entreposer facilement les denrées. Les changements de comportements encore plus marqués sont relevés à Carnelle-Pays-de-France où la plupart des couples biactifs ont recours aux commandes alimentaires par Internet, avec un passage au drive au retour du travail pour récupérer la commande. Ce résultat est à mettre en parallèle avec le caractère isolé et moins fourni sur le plan des commerces de proximité des communes de Carnelle. Dans la Haute Vallée de Chevreuse et de manière plus prégnante à la Brie Boisée, les enquêtés revendiquent au contraire le besoin d'aller sur place pour toucher, sentir, rencontrer des gens et la mobilisation de circuits courts, l'achat de produits locaux, voir même d'élevage au sein du domicile. Le « circuit court » désigne l'ensemble des produits issus d'exploitations agricoles de proximité. Les achats alimentaires par cette filière sont signalés à la Brie Boisée, à Carnelle mais pas en Vallée de Chevreuse. Les produits concernés sont les fruits et légumes, les œufs, la viande de volaille et bœuf. L'entrée par les mobilités amène à décliner les pratiques en deux sous-catégories :

Circuit court intégral : produits de proximité avec optimisation par la livraison du producteur au domicile ou auto-organisation entre clients pour récupérer le produit ;

Circuit court en référence seulement au lieu de production : dans ce cas de nombreux kilomètres peuvent être parcourus en voiture pour se rendre sur le lieu d'achat ou de cueillettes.

« Les courses... les courses, c'est ma femme qui les fait, au Drive à Carrefour. Donc, elle fait ça en semaine. Elle sort du travail et elle va chercher les courses et elle les ramène. » - Vincent, CC Carnelle - Pays de France, Baillet-en-France, 49 ans, marié, informaticien

« Des poulets... des poulets, oui... C'est des poules pondeuses, là, enfin, qui... mais je voulais avoir aussi des poulets. Je voulais prendre... Il y a 3 semaines, on est allé avec mon mari... on a racheté 5 poules, pour vous dire qu'on n'était pas du tout prêt à partir... on a racheté 5 poules. »
- Agathe, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Ah, ben avec l'âge de plus en plus, je fais du tri, du compost, j'ai l'intention de prendre des poules pour manger les restes, j'ai un potager pas très grand, mais quand même. Sinon je consomme des produits locaux, on a une petite agricultrice qui vend des œufs, je vais aussi souvent à la ferme à Marne et à Tournan il y a un boucher qui vend la viande de ses bêtes. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières-en-Brie, 35 ans, mariée, accueil banque

Les lieux de shopping ont également évolué mais la logique sous-jacente à cette réorganisation est plutôt celle du dégoût, leur rejet des grands centres commerciaux situés à une vingtaine ou trentaine de kilomètres. Ce rejet n'émerge pas tant des distances qu'il y avait à parcourir, mais davantage de l'inadaptation de l'offre à leurs désirs, un lieu « étouffant » et « fatigant ».

« Ca ne me dérange pas de prendre la voiture pour y aller parce que comme je vous dis je n'aimerais pas être dans une ville où il y a des grands centres commerciaux comme ça, ce n'est pas ce que je recherche non plus. Et puis je n'y vais pas non plus si souvent, enfin j'y vais régulièrement pour faire mes courses, mais en tout cas ça ne me dérange pas que ça ne soit pas à côté parce que je n'aurais pas aimé que ça soit à côté de chez moi un grand centre commercial comme ça. » - Cécile, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 42 ans, mariée, hôtesse

« Non, parce que je suis... je supporte de moins en moins les grandes surfaces et que le Carrefour de Rambouillet est nettement plus petit que celui de Saint-Quentin-en-Yvelines. » - Béatrice, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre, 60ans, mariée, retraitée.

Dans leur discours, les habitants déprécient cette pratique de consommation réalisée dans des lieux aseptisés, sans caractère et revendiquent au contraire des pratiques de consommation plus frugales. C'est donc l'activité de shopping en tant que telle qui est repoussée et cela est conforté par certains enquêtés rappelant qu'à l'époque où ils travaillaient à Paris ils profitaient de la fin de journée ou de la pause déjeuner pour faire un peu de shopping soulignant le côté superflu de ces achats. Aujourd'hui, ne travaillant plus à Paris, ils n'ont pas recherché à maintenir cette activité, au contraire ils ont choisi de l'abandonner. Cette pratique n'a pas été remplacée par des déplacements liés au shopping à l'échelle intermédiaire, ce sont bel et bien des changements de comportement et une réelle évolution de consommation qui se sont opérés ici, et qui donnent sens aux achats réalisés à l'échelle intermédiaire liés à des activités concrètes en lien avec la résidence (jardinage, bricolage). Au final, c'est aussi un repli sur l'offre de proximité qui est observé, quoique pour des raisons différentes de celles avancées pour les achats alimentaires.

« Non, moi je ne suis pas shopping, je l'étais quand j'étais sur Paris et ça me soule de faire une demie heure de voiture, donc à Rambouillet, ce n'est pas forcément le lieu » - Carole – Vallée de Chevreuse, Cernay, 45 ans, mariée

« Voilà, donc, ça, ça ne m'a pas changé... peut-être... du coup, c'est vrai que ça me... je m'aperçois que je faisais peut-être certaines courses de shopping sur Paris parce que c'est Paris et c'est des boutiques... voilà... que je ne fais pas forcément. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

« Oui. Non, c'est-à-dire que j'en ai un peu marre de voir, dans les magasins, tout ce qu'on peut nous vendre... à n'importe quel prix, et n'importe quoi. Donc... » - Agathe, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Euhh, pff, pff, je dois dire, je ne fais même pas attention. Avant, je travaillais sur Paris, donc j'y allais tout le temps, donc voilà j'y allais quand même pour le boulot. Maintenant, je ne fais plus les boutiques de vêtements, ce genre de chose, ça c'est sûr, voilà. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières-en-Brie, 35 ans, mariée, accueil banque

« Et puis si finalement je fais beaucoup plus d'achats de shopping sur internet ce qui fait que je ne suis pas obligée d'aller dans ces grands centres commerciaux que je n'aime pas beaucoup, surtout durant la période de Noël, ça a vraiment permis de changer toute l'organisation des courses de Noël. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

L'évolution des comportements concerne également les activités culturelles³⁰. Réalisées le plus souvent à Paris lors de l'installation des enquêtés, ces pratiques se sont ensuite davantage inscrites à l'échelle locale. L'offre culturelle de l'échelle locale est largement associée au lien social. En effet, ces activités dites « de loisirs » et non « culturelles » comme c'est en revanche le cas lorsque les enquêtés se rendent à Paris, sont l'occasion de se rencontrer et de se retrouver autour d'activités partagées.

« Oui, en matière culturelle c'est eux qui pilotent quand il y a des événements culturels et en plus comme Ferrière c'est la plus grosse ville... Ils organisent le week-end du rire, il y a des spectacles pour les enfants, ils font aussi le portage de repas pour les personnes âgées, il y a un truc d'assistant maternel, ça en fait partie aussi. » - Mireille, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre

Les habitants, et plus particulièrement les retraités de la Vallée de Chevreuse et de la Brie Boisée, ont des activités culturelles à l'échelle locale. Par le biais d'associations, ils participent à des concerts dans l'église de la commune, des expositions de peintures réalisées par l'un des voisins ou d'une association ou encore à des cycles de conférences qui sont l'occasion pour certains de partager leur investissement associatif.

« La commune est assez active. Hier, par exemple, il y avait une vidéoconférence dans l'église, organisée par la société de... la société historique. Et une vidéoconférence sur la création du village, toute son histoire, enfin... Voilà... un exemple. Il y a des concerts. On nous a dit qu'il y avait un concert au mois d'avril dans l'église. Il y a des pièces de théâtre. Voilà. Et puis il y a des bals des anciens. » - Joëlle, CC Brie Boisée, Villeneuve-le-Compte

« Oui, moi je participe à quelques activités de l'association, la grosse association de la commune, mais qui fait plein de choses différentes, exposition culturelle, soutien scolaire, activités sportives. Sinon je m'occupe de la ludothèque une fois par semaine. Mon mari organise

³⁰ Nous n'incluons pas ici les activités sportives ou artistiques (cours hebdomadaire de musique ou d'activités artistiques : modelage, peinture, etc. ; mais plutôt les manifestations culturelles du type : expositions, concerts, projections de film, conférences.

chaque année une exposition, car il est peintre, enfin c'est son loisir. Oui, il y a énormément d'événements, la brocante, chasse à l'œuf à Pâques pour les enfants, fête de la commune, le 14 juillet, des animations, des expositions, des concerts, il y aussi pas mal de théâtre. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

Enfin, pour certains, la recherche d'un nouvel emploi est orientée par une volonté de se rapprocher du domicile et de quitter Paris, afin d'éviter les embouteillages et de diminuer la pénibilité des déplacements. Mais ce comportement n'est pas majoritaire.

6. CONCLUSION

Si l'automobile demeure nécessaire pour pouvoir vivre dans le périurbain et maintenir un certain mode de vie, elle n'est pourtant plus autant valorisée qu'auparavant, du moins en tant que produit générant liberté, plaisir de conduite, ou encore distinction sociale. C'est d'ailleurs avec décalage et à contrecœur que certains habitants viennent à la multi-motorisation. Quelques exemples montrent notamment la résistance de certains ménages à acheter un second véhicule.

L'automobilité, c'est-à-dire le recours dominant au mode automobile, est plutôt basée sur des critères fonctionnels, sur un attachement aux usages que permet la voiture, c'est-à-dire au type de mobilité qu'elle permet, et qui la distingue très nettement des transports en commun pour les périurbains. La notion de savoir-faire automobile a été ici convoquée et nous a permis de révéler les ressorts de cet attachement à un instrument de mobilité, et non à un produit. L'automobilité est néanmoins devenue un mal nécessaire, dont la consolidation progressive dans les territoires périurbains se nourrit largement du désir de conserver des activités diversifiées et une flexibilité dans l'agencement spatial et temporel de ces activités, et d'une impossibilité (réelle mais aussi parfois imaginée) des transports en commun à garantir un tel mode de vie.

Toutefois les périurbains ne sont pas démunis, et développent des stratégies qui leur permettent de la pénibilité des déplacements automobiles (et non pas leur coût financier ou environnemental) sans dégrader leur mode de vie. Ces évolutions sont principalement rendues possibles par la densification de l'offre d'emplois, commerces, services, loisirs dans et à proximité du lieu de résidence. Elles mettent en œuvre le chaînage, le repli de certaines activités sur la commune de résidence et sur les pôles de proximité. L'avantage retiré ne concerne pas seulement la mobilité : les habitants associent largement cette réorganisation à un rejet des grands centres commerciaux, de la foule.

Ces stratégies de rationalisation passent encore peu par le covoiturage et, moins encore, l'autopartage. Toutefois les entretiens révèlent des pratiques effectives de covoiturage et montrent qu'elles se ne mettent en place que dans des situations extrêmes ou très contraintes et fortement consommatrices de temps, comme les activités extra-scolaires, auxquelles les parents sont fortement attachés et pour lesquelles ils mettent assez facilement en place un système de covoiturage. L'argument de la pénibilité domine alors (le

gain de temps), mais pas celui de l'économie d'argent ou de gain environnemental. Au-delà de ces cas particuliers, le besoin de flexibilité rend difficile le déploiement du covoiturage, en particulier pour le trajet domicile-travail.

Le chapitre suivant va maintenant s'attacher à analyser les conditions d'une rationalisation plus prononcée de la voiture dans le périurbain francilien, notamment sous forte contrainte énergétique (hausse du prix des carburants).

BIBLIOGRAPHIE

Baccaïni B. et Semecurbe F. (2009). La croissance périurbaine depuis 45 ans : Extension et densification . *Insee Première*, n° 1240

Berger M. Aragau C. Roug L. (2014). Vers une maturité des territoires périurbains ? . *EchoGéo*, 27

Dupuy G. (1999) *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements, collection*. Villes, Anthropos-Economica, Paris, 160 p.

Dupuy G. (1995). The automobile system : a territorial adapter. *Flux* n 21, juil - sept

Grimal R. (2012). Des mobilités plus homogènes ou plus diversifiées. *Economie et statistique*,

Jeekel H. (2013) *The car-dependent society, a european perspective*. Collection Transport and society, ed. Ashgate, 281 p.

Khlifi T. et Barjonet P.E. (1998). Sensibilisation aux risques engendrés par la circulation routière, INRETS, déc.n  457-458

Orfeuill, J. P. (2013). Quand la voiture devient contrainte. *Projet*, (3), 50-58.

Pascaud C.F. et Piotrant J.L. (1994). *Protéger et valoriser l'innovation industrielle. Brevets et savoir-faire : de la théorie à la pratique*. Collection Tec et doc, Lavoisier, Paris, 317 p.

Piveteau J.L. (1999) L'auto : co-maison in sous la direction de Garçon A.F. et al., *Pleins phares sur l'automobile*. Rennes, 95 p.

Sajous P. (2004). Habiter en périurbain et usages de la voiture. *Revue ESO Travaux et documents*, n  21

Séguéla J. (1994). *Pub Story : l'histoire mondiale de la publicité en 65 campagnes*. Ho beke, Paris, 206 p.

CHAPITRE 4 - LE PROCESSUS D'ANCRAGE : ENTRE SAVOIR-FAIRE AUTOMOBILE ET SAVOIR-FAIRE TERRITORIAL

Des analyses qui précèdent, il ressort que le périurbain est un espace d'enracinement résidentiel mais aussi un espace d'ancrage, c'est-à-dire de liens établis avec le territoire qui s'éprouvent et se pratiquent à l'échelle du quotidien et de ses mobilités. Ces liens dessinent un périmètre d'inscription d'une grosse dizaine de kilomètres autour du domicile³¹, à l'image des légères dérives que pourrait effectuer une embarcation amarrée en un point précis par une ancre dotée d'une chaîne d'une certaine longueur. Enracinement résidentiel et ancrage se renforcent mutuellement : la découverte des ressources locales (matérielles et sociales) se fait à la faveur d'un projet d'installation inscrit dans la durée, qu'elle consolide en retour en créant de l'attachement. L'espace résidentiel, choisi pour ses qualités génériques, se transforme en un espace élu, suffisamment pourvoyeur de repères pour être support d'identification et d'assimilation.

C'est cet ancrage en tant que processus qui est analysé ici : il s'agit de reconstituer la mise en place progressive d'un ensemble de pratiques sociales et spatiales qui manifestent un ou des modes d'habiter, et dont l'enjeu est d'établir un usage familier de l'environnement afin de trouver dans ce rapport au territoire les bases du maintien de soi, de l'identité et de l'attachement aux lieux (Breviglieri, 2009). En observant, dans ses dimensions spatiales et temporelles, la progressive construction de « liens faibles », dont on sait depuis les analyses de Granovetter (1976) qu'ils sont producteurs d'effets dont la force est loin d'être négligeable, il devient possible d'apprécier la façon dont ces liens viennent en relais du système automobile, mais aussi fondent la construction d'un savoir-faire territorial. Cette analyse de la construction du lien social vise à comprendre pourquoi on s'attache à cet espace et comment elle transforme un contexte spatial, souvent présenté comme contraignant, en ressource.

1. TEMPORALITES ET TERRITOIRES DE LA CONSTRUCTION DU LIEN SOCIAL

Comme le démontre le deuxième chapitre, les territoires du quotidien s'inscrivent pour une part non négligeable à une échelle plutôt locale. Tout en bas de celle-ci se trouve la commune de résidence, qui est un des lieux d'ancrage privilégiés des loisirs et, dans de nombreux cas, du lien social. « Loin de s'effondrer, l'espace proche reste une base essentielle de la vie quotidienne », spécifiquement dans le contexte culturel de mobilité qui caractérise la vie urbaine contemporaine (Charmes, 2008). Reste à préciser comment se construit cet « espace proche », cet espace du proche, et quelles en sont les limites. Les entretiens permettent de comprendre comment se déploie le processus d'ancrage, à partir de l'épicentre que constitue le domicile pour toucher le voisinage, la commune mais aussi

³¹ Correspondant à environ 10 minutes de trajet en voiture.

les communes environnantes. Au plan des temporalités, les entretiens et le questionnaire convergent pour évaluer à un ou deux ans le laps de temps nécessaire pour amorcer le processus. Mais avant tout, ce processus est conditionné par l'organisation temporelle liée au travail.

1.1 PATIENCE ET LONGUEUR DE TEMPS... LES ENJEUX DU « TEMPS RESIDENTIEL »

L'insertion dans le tissu relationnel local ne procède pas de l'évidence : c'est un processus lent et complexe.

« Pour s'intégrer, c'est un peu difficile. » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Bon, au début, nous, il y a 15 ans, c'était dur quand on est arrivé. » (Agathe, Ferrières, Brie boisée)

Outre qu'il demande du temps dans l'absolu, ce processus requiert du temps de présence, un « temps résidentiel » qui conditionne l'ancrage. C'est souvent à la faveur d'une mise entre parenthèses des activités professionnelles (congé parental, mise en disponibilité, temps partiel), liée en premier lieu aux contraintes périurbaines de l'effectuation des programmes d'activités, que ce processus (en partie réversible) s'amorce.

« Le fait d'être restée sur place, je connais maintenant pas mal de gens. (...). L'intégration se fait quand même, quoi. Au début, quand on est venus, on travaillait tous les deux, (...), je ne voyais personne, quoi. Je connaissais... bon, mes voisins proches. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, en congé parental)

« J'étais mère au foyer jusqu'en 2000 où je me suis remise à travailler, depuis là ce n'est plus la même vie, je suis moins au contact des habitants. » (Elisabeth, Cernay, Vallée de Chevreuse)

Dans l'échantillon de nos enquêtés, cette dynamique de mise entre parenthèse de l'activité professionnelle est majoritairement féminine. Chez les hommes, l'avènement du « temps résidentiel » est plus souvent celui de la retraite. Cependant, il faut noter que certains actifs masculins déclarent disposer de plages horaires conséquentes entre deux périodes travaillées. On observe de fait dans l'échantillon rencontré une fréquence très importante des horaires de travail décalés et atypiques, partiels ou simplement flexibles (si on ajoute cette dernière modalité, c'est l'intégralité de l'échantillon qui est concernée). La présence importante de personnel naviguant aux emplois du temps fractionnés, en lien avec la localisation périurbaine des aéroports, est mentionnée à la Brie boisée comme en Vallée de Chevreuse, et renforce cette appréciation.

« [Mon mari] n'a pas d'heures dans son métier » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse)

« Mon mari, il a des horaires décalés. Il est en repos le mardi par exemple. » (Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

« *Mon patron, je n'ai pas trop d'horaires à lui donner. J'ai des chiffres à lui donner.* » (Ibid.)

« *Je peux arriver entre 7h30 et 10h le matin, c'est assez flexible. (...). Et je rentre au plus tôt à 4h30, au plus tard vers 6h.* » (Cécile, Ferrieres, Brie boisée)

« *[Vous avez une marge de manœuvre dans le choix de vos horaires de travail ?] Oui, je suis assez libre.[Et votre femme ?] Elle a des horaires, un peu... elle commence tôt, elle finit tôt.* » (Vincent, Baillet, Carnelle)

« *Mes horaires sont assez variables.* » (Jérôme, Pontcarré, Brie boisée)

On peut faire l'hypothèse qu'il ne s'agit pas d'un épiphénomène contextuel mais bien d'une tendance de fond suffisamment structurante pour réactualiser l'image d'un périurbain qui se vide et se remplit au rythme de migrations pendulaires synchrones (Dodier, 2007b). Ces ajustements du temps de travail sont en effet parfois directement liés à l'installation dans le périurbain, et concernent en premier lieu les femmes dont le taux d'activité particulièrement élevé renvoie à des temps travaillés réorganisés afin de répondre aux contraintes spécifiques de la gestion de la cellule familiale. Outre les congés parentaux, une femme sur cinq change ainsi de travail après le déménagement de sa famille, en exploitant le gisement d'emplois périurbains de l'économie présente³² afin de diminuer le budget temps de la migration alternante (Berger, 2013). Les hommes sont cependant également concernés par les évolutions générales internes à la sphère productive en général (Lallement, 2003).

Si ces ajustements sont donc imposés par des évolutions macro-économiques, ils rencontrent aussi une aspiration, une volonté de dégager par divers aménagements revendiqués ce que nous avons appelé du « temps résidentiel ». Ces aménagements donnent de la fluidité et permettent la rencontre, la création d'un lien de reconnaissance d'abord visuelle. La dynamique de co-habitation d'un territoire devient sensible, le voisin prend corps dans le champ perçu.

« *[Vous voyez beaucoup de parents qui restent à la maison pour s'occuper des enfants ?] Beaucoup, non, mais il y en a... On en voit parce que, dans leur travail, des fois, il y a des aménagements d'horaires qui font que soit ils sont libres la journée et ils travaillent le soir, soit, si c'est du personnel navigant sur Air France, comme on a Roissy pas loin, ils peuvent rester quelques jours et puis après, ils repartent. Donc, il y a des gens que l'on voit, qui ont quand même des plages horaires où on les rencontre. Ou même ceux qui travaillent la semaine, mais qui prennent leur mercredi, donc, on les voit le mercredi.* » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

³² Par exemple en prenant un travail à temps partiel dans l'association sportive et culturelle de la commune, en gardant des enfants à domicile... voire en devenant maire de la commune comme à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse.

Ce « temps résidentiel » permet de passer graduellement les étapes d'un processus d'appropriation du territoire qui part du logement pour s'étendre à la commune et aux alentours.

1.2 RETOUR PAR LA CASE DOMICILE : LE LOGEMENT COMME PIVOT

Le processus d'ancrage s'effectue par élargissement progressif du territoire de familiarité, non de façon aréolaire mais sous la forme d'incursions depuis le domicile vers différents lieux majoritairement inscrits dans un périmètre qui s'étend en moyenne à une dizaine de kilomètres autour de ce lieu pivot. Ce processus repose d'abord sur la revendication du droit à rester chez soi, en contrôlant les interactions avec l'extérieur. Sans surprise, l'investissement dans la sphère domestique est effectivement important.

« Je suis très maison, moi » (Maryse, Saint-Martin, Carnelle)

« J'aime bien la bricole, et j'aime bien mon intérieur. » (Catherine, Pontcarré, Brie boisée)

« Il y a des moments où je ne sors pas. Bon, j'ai le jardin, j'ai des choses à faire à la maison. » (Michel, Seugy, Carnelle)

Sous contrôle (aménagé, décoré, embelli régulièrement), le domicile est le lieu-pivot, « un propre » à partir duquel on peut envisager de se projeter dans la société (Jouffe, 2010), la base de repli qu'on rejoint régulièrement. Quasi ritualisé, le passage par le domicile entre chaque activité est ainsi présenté comme la règle générale, les discours occultant presque totalement des pratiques de chaînage qui ne se révèlent qu'à l'analyse approfondie des pratiques (cf. chapitre 2).

« [Vous revenez chez vous avant de faire une autre activité ?]Oui, je fais des allers-retours. Je reviens, je repars. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Moi, je reviens toujours à mon point de départ. Je reviens à la maison. » (Catherine, Pontcarré, Brie boisée)

Ce retour au domicile est le corollaire, plus rituel que routinier, du refus de toute pratique systématique et des routines programmées.

« Je n'ai pas de rythme. Je me lève le matin, mais ma semaine n'est pas rythmée par des horaires, par des choses à faire, en arrêtant ma vie professionnelle, je ne voulais surtout pas ça. » (Carole, Cernay)

Par exemple, la fréquentation des lieux d'achats est décrite comme fondamentalement variable, dans le temps et dans l'espace. Le schéma de la « virée » hebdomadaire à l'hypermarché pour remplir le réfrigérateur n'est pas opératoire sur nos terrains. La systématisation s'efface au bénéfice de la valorisation d'un éventail de choix, de la fréquentation de lieux plus ou moins proches au gré des opportunités et des envies.

« Les courses, on les fait un peu partout ... On n'a pas de lieu attitré. » (Jérôme, Pontcarré, Brie boisée)

Il en va de même pour la forêt, premier lieu de destination hors de l'espace privatif lorsqu'il s'agit de se rendre dans un espace ouvert : comme on fréquente différentes surfaces commerciales, on fréquente plusieurs forêts en fonction des moments et des caractéristiques propres de celles-ci (ici, un point d'eau, là un paysage de rochers, ou une aire aménagée en « parc »). Dans cet univers de choix, ce système de lieux fréquentés « à la carte », le logement constitue le repère essentiel de l'organisation des activités et des mobilités, dont certaines sont très centrées autour du domicile et de ses abords immédiats. Le logement est ainsi un lieu important de la vie sociale, qui se prête matériellement à l'accueil des amis et de la famille. L'activité sociologiquement valorisante que sont les loisirs, en étant souvent pratiquée à proximité immédiate de la maison, valorise à la fois les ménages et le domicile. Elle justifie l'immobilité relative qui caractérise certains week-ends, et que montre aussi le questionnaire, la moitié des répondants estimant ne pas sortir du périmètre de sa commune de résidence le week-end.

« Je ne sors pas trop, à part pour des activités sur la commune. » (Sinoquet, Baillet, Carnelle)

« Le village est au milieu de la forêt. Donc, oui, on va à droite, à gauche. (...) Il y a des week-ends où on reste tranquille. On va juste faire un petit tour. Nous, on a la mare aux canards et tout, donc, on fait un tour par là. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Au bout de la rue, il y a un chemin, on descend et on est aux cascades. C'est génial ça et on a l'impression d'être ailleurs. » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse)

Cette relative immobilité fonde, par la co-présence dans un même espace, l'ancrage social. Le lien se territorialise à la fois de façon aréolaire (dans le cadre du voisinage, défini comme l'ensemble des co-habitants partageant un espace habité perçu dans son unité : le lotissement ou le village) et réticulaire (par le biais de l'appartenance à différents « clubs » qui élargissent et fragmentent à la fois le champ spatial en fonctionnant comme des « filtres »).

1.3 LE VOISINAGE : DES INTERACTIONS SOUS CONTROLE

Ce premier espace de familiarité qu'est le voisinage³³ se caractérise par l'association de la proximité physique (et la récurrence de l'interaction qui lui est liée) avec la maîtrise du degré de proximité sociale (Cailly, 2014). Les fréquentations sociales de voisinage sont ainsi caractérisées par une flexibilité, une souplesse fortement revendiquée et parfois opposée à l'organisation de la vie relationnelle dans les centres-villes des grandes agglomérations :

« Les amis parisiens, vous n'allez pas les voir sans les avoir prévenus. (...). Il faut téléphoner, il faut s'organiser. La vie parisienne n'est pas la même. Vous n'allez pas sonner chez les gens comme ça. » (Christine, Viarmes, Carnelle)

³³ Entendu comme le même ensemble résidentiel ou le même village lorsque celui-ci est suffisamment petit pour générer un lien d'interconnaissance au moins visuelle et fondé sur le partage d'un territoire familial.

Ce charme de l'interaction improvisée va de pair avec une forme de distance entretenue. Par la récurrence de la rencontre, le voisin est un inconnu qui devient familier ; mais il devient plus rarement un ami. La relation est contenue par des codes qui la cantonnent à la brièveté et aux « espaces intermédiaires » que sont le jardin, l'impasse du lotissement (Charmes, 2005). Les invitations organisées chez les uns et les autres sont plutôt de l'ordre de l'exceptionnel.

« On se fait un petit coucou comme ça (...). Un petit bonjour, si ça va, une histoire d'un quart d'heure et puis je rentre chez moi. » (Maryse, Saint-Martin, Carnelle)

« Tenez, mon journal... (...) Moi, je l'achète pour faire les mots croisés... alors, après, je vais lui porter [à la voisine]. [Vous la voyez quasiment, tous les jours ?] Ah oui, même plusieurs fois par jour si c'est... comme ça... Ça arrive. Mais on n'a jamais déjeuné l'une chez l'autre. On... on sait qu'on peut compter... (...) C'est comme ça, c'est... On sait qu'on est là. » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Il y a une bonne cohésion. (...). Mais simplement des relations comme cela de maison à maison, mais sans invitation, vous voyez, on se rend visite comme ça, on passe un petit moment ensemble et puis voilà. » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

Une proximité relationnelle plus forte menacerait la co-habitation qui, en imposant des rencontres rapides mais fréquentes, ne peut s'accommoder de relations personnelles potentiellement intrusives et conflictuelles, incompatibles avec la tranquillité recherchée. Tant qu'elle est relativement dépersonnalisée, la co-surveillance nourrit le sentiment de tranquillité³⁴ :

« Et puis au niveau du... comment... du civisme, de tout, c'est... c'est beaucoup plus... Les gens se connaissent. Ce n'est pas... voilà. Sans se connaître... » (Catherine, Pontcarré, Brie boisée)

« On connaît le voisinage proche. Enfin... Bonjour, au-revoir, on s'entend hyper bien, on surveille les maisons quand on n'est pas là, mais ça s'arrête là. » (Gabrielle, Baillet, Carnelle)

Mais elle est susceptible de devenir oppressante si les liens, trop poussés, mettent en situation de rendre des comptes sur ce qui est offert au regard du voisin. L'équilibre est délicat et semble s'établir avec le temps. Pour les « nouveaux arrivants », le bilan avantages-inconvénients est encore mitigé et peut pousser à fuir le voisinage pour établir des liens au-delà de cette première aire géographique où l'anonymat relatif est impossible.

« En ville, on n'est personne, anonyme... Alors que si on va prendre un café ici, les gens du village défilent, les gens qui vont à la boulangerie passent devant le café, il n'y a qu'un café, donc on vous voit... (...) On a choisi cette résidence, on y vit mais on n'y partage rien avec personne, c'est plutôt au niveau de la commune [qu'on tisse des liens]. On est dans [la

³⁴ Le « coup d'œil » jeté sur la maison du voisin durant l'absence de celui-ci étant un grand classique, illustratif d'une surveillance qui se veut purement pratique, dirigée sur l'espace partagé et non sur les individus : le voisin n'a pas officiellement annoncé qu'il s'en va, il n'a pas à expliquer où il va ni quand il rentre... mais on sait qu'il n'est pas là.

résidence] les cottages parce que la maison nous a plu, mais on n'a pas choisi d'être au cottage pour vivre au cottage. » (Carole, Cernay, arrivée en 2005)

Pour les habitants plus anciens, le discours est nettement plus positif. Une fois les codes assimilés (convivialité et distance entretenue), la relation de voisinage présente des avantages appréciables : car, avec le temps, ces « liens faibles » qui ne sont pas dénués de « force » (Granovetter, 1976), déploient leurs effets bénéfiques potentiels. C'est d'abord une garantie diffuse d'assistance mutuelle face aux aléas de la vie qui est assurée par l'intégration dans le groupe sans impliquer d'interconnaissance individuelle approfondie :

« Nos enfants jouent ensemble, bon, si... On sait que si on a un souci... même si on ne se voit pas plus que ça... On sait qu'on est là les uns pour les autres » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« [Le week-end, on peut...] aller faire un petit coucou à nos voisins parce qu'on est... c'est quand même un petit territoire où on se connaît tous... Donc, s'il y en a un qui n'est pas bien, ben, on va aller le voir, on va l'aider... » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Quand j'ai été opérée de la vésicule biliaire, c'est ma voisine qui m'a emmenée parce que... moi, je ne voulais pas me faire opérer. Elle, elle avait pris tous les rendez-vous, et tout... » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« On se donne la main, pas mal. (...). On s'entraide. Quand il y a quelqu'un qui est dans ... dans l'ennui. On s'aide. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

Ce n'est pas à des affinités électives mais bien au caractère d'espace réduit et partagé avec quelques autres que les enquêtés renvoient systématiquement pour expliquer les interrelations.

« Il y a vraiment une âme de village, Bussy ça fait vraiment cité dortoir, donc contrairement à ce que j'avais vécu là-bas où je ne voyais pas les gens, je ne voyais pas mes voisins, ici vraiment les gens se parlent, les voisins sortent, dès qu'on est arrivé, les voisins viennent nous dire "bonjour", un voisin qui fait du potager nous a apporté des légumes. » (Air-France, Ferrières-en-Brie)

Le système d'échanges qui se met en place a effectivement des effets pratiques fondés sur la proximité spatiale : on ne se parle pas beaucoup mais on se rend service en tondant une pelouse mitoyenne, en gardant les enfants quelques minutes, les animaux domestiques quelques jours, en réceptionnant les livraisons...

« On s'arrange effectivement entre voisins si on a un souci, si on rentre un peu tard... » (Gabrielle, Baillet, Carnelle)

« [Ma voisine], tout ce qu'elle commande, les légumes et tout ça, c'est déposé chez moi et après on lui remet. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

Ces pratiques d'entraide³⁵ ne permettent pas de parler de système car toute systématisation reste exclue.

« Il y a une très bonne ambiance de voisinage, mais je n'irai pas jusqu'à dire qu'il y a un système d'entraide. » (Flora, Favières, Brie boisée)

La notion d'« ambiance » souvent mobilisée renvoie à un contexte à la fois immanent, car lié à la forme urbaine faiblement dense, et conjoncturel, c'est-à-dire susceptible de changer si les personnes changent. Cette instabilité potentielle est d'ailleurs mal perçue, et les déménagements trop rapides font l'objet d'une certaine désapprobation (inconséquence d'un choix résidentiel mal calculé).

Sans parler de « système » d'entraide, l'appartenance à différents groupes, dont certains prennent de la distance par rapport à la logique de la contiguïté spatiale et introduisent la médiation d'une structure souple (associative), inscrit l'individu dans un réseau. Ce réseau est à la fois social (et c'est la condition pour rompre un isolement potentiel que la seule fréquentation « par hasard » des voisins ne suffit pas à rompre) et spatial (les territoires « vécus » investissent alors l'échelle qualifiée d'intermédiaire de 10-15 kilomètres de rayon évoquée précédemment). Inséré dans ce réseau, l'individu n'est plus assigné à son territoire de résidence : il « habite » un secteur plus large, plus réticulé, riche d'opportunités.

1.4 DE LA PROXIMITE SPATIALE A LA CONSTITUTION DE GROUPES STRUCTURES : UNE ETAPE INDISPENSABLE A L'INTEGRATION DES NOUVEAUX ARRIVANTS

Au-delà de la seule proximité spatiale, la territorialisation du lien social dans l'espace local se fait également par le biais de l'appartenance commune à des structures comme l'école ou les associations.

« Oui, on se connaît pas mal, oui. Oui, avec les écoles tout ça, oui, on a appris à se connaître... pas mal. On a pas mal d'amis ici, oui. » (Vincent, Baillet, Carnelle)

Regroupés autour d'un intérêt commun, les individus s'agrègent pour partager une activité ou un engagement, ce qui peut les conduire à se constituer en association. Les liens établis dans ces cadres institutionnalisés ne sont plus nécessairement tissés avec les voisins immédiats, mais avec des habitants éloignés dans le village ou résidant dans les communes alentours. Ils sont souvent présentés comme plus approfondis que ceux fondés sur l'immédiate proximité : plus ciblés et plus construits, ils permettent de s'extraire d'un

³⁵ Dans le cadre de notre analyse, l'entraide recouvre toutes les actions au-delà de la famille nucléaire qui visent à se rendre des services sans que cela ne génère un principe de sans que cela ne génère un principe de rétribution. On peut en revanche noter un principe de compensations de natures diverses. L'auto-organisation est quant à elle la capacité des personnes, souhaitant échanger des services, à se mettre d'accord entre elles sans passer par un intermédiaire institutionnel par exemple.

déterminisme spatial qui peut avoir une connotation aliénante, voire isolante pour le nouvel arrivé.

« Il y a un lien dans ces villages mais qui est très segmenté, ça marche par résidences, les gens se mélangent très peu, les deux couples d'amis qu'on a sont à Cernay et pas au cottage, c'est un peu le côté désespérant, c'est pour ça qu'on ne va pas à la soirée piscine [organisée par et pour les gens du lotissement] » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse.)

La médiatisation par l'institution opère comme un filtre, une mise à distance qui permet de revendiquer une dimension choisie et, partant, une certaine rareté liée à l'élitisme du processus.

« [On a tissé des liens ici], pas beaucoup, mais avec les contacts de l'école, les mamans c'est souvent comme ça, puis le sport, les papas, mon mari fait du foot, il a rencontré des copains, on se fait des barbecues, on se refait un petit monde ici (...). En gros, on a sympathisé avec plein de gens, bonjour au revoir, mais après, des gens avec qui on partage, deux. » (Ibid.).

Ces groupes sont constitués sur une base affinitaire, même ténue. Par exemple, les associations tendent à fédérer des publics un peu différents, notamment en termes de place dans le cycle de vie. Ce filtre, qui médiatise la relation interindividuelle et en cadre les possibles débordements, permet de s'impliquer sans risquer de perdre en autonomie. Les groupes ont donc une réelle importance dans le développement des pratiques d'entraide, qui se fait de façon plus vigoureuse au sein de ces groupes de connaissance qui ne sont pas constitués selon la seule logique de proximité physique mais sur une communauté d'intérêt (renforcée dans certains cas par le fait que l'entrée dans le réseau peut être coûteuse et facteur de tri³⁶).

« Nous, ici... -moi, je suis ici depuis dix ans- on s'entraide. Les mamans de l'école, si elles ont besoin d'un truc, il y a toujours quelqu'un pour les dépanner. [Cette entraide s'organise à l'échelle du voisinage, de la commune ?] Non, sur la commune. On s'entraide parce qu'on fait partie de différents réseaux : soit l'association de parents d'élèves, soit l'AMAP... » (Entretien élu)

« Alors, [l'entraide] ce ne sera pas voisin-voisin, ce sera plus amis plus éloignés dans le village » (Julie, Chevreuse)

« Mon mari travaille chez Leroy-Merlin (...). Il fut un temps où oui, on allait bricoler chez tout le monde. [Et c'était des voisins, c'était des connaissances ?] Des copains... plutôt des copains. » (Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

³⁶ La participation à certaines associations est chère, moins du fait du montant de l'adhésion que par le biais des obligations qui sont faites aux adhérents en matière de renouvellement/entretien du matériel.

Ce passage par les "structures" (qui finissent par constituer du réseau, contrairement à la seule proximité) est indispensable à l'intégration.

« Il y a différents petits réseaux comme ça, qui sont bien ancrés dans le territoire et c'est grâce à ces réseaux que derrière... tout se maille en fait. Les personnes qui arrivent et n'ont pas les réseaux restent seules. » (Entretien élu)

C'est la fréquentation des associations qui est le déclencheur, et même la condition de l'insertion dans le milieu local.

« [Je me suis intégrée] Parce qu'après, je me suis investie au niveau associatif. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Quand je suis arrivée toute seule et avec mes filles, c'est en allant aux associations que j'ai fait connaissance de gens et que je me suis fait un cercle d'amis et de connaissances. » (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

Avec le fait d'avoir des enfants (qui poussent à la fréquentation des dites structures), les associations jouent un rôle de « passeurs »³⁷:

« C'est vrai qu'on se rencontre énormément à travers l'école... qui font pas mal d'activités » (Agathe, Ferrières, Brie boisée)

« A Villeneuve-le-Comte, on est restés cinq ans mais on n'avait aucune vie sociale, il faut le dire. (...). Comme à l'époque on n'avait pas d'enfants, on n'avait pas l'occasion de rencontrer des gens ; en plus dans les apparts, on se croise à peine, et puis même en maison, on ne se croise pas. Si on ne fait pas partie d'une association... » (Mireille, Ferrières, Brie boisée)

Tous les discours l'énoncent : quand les enfants ont grandi, il faut faire un effort pour maintenir le lien. L'exploitation du questionnaire montre que la proportion de répondants déclarant participer à la vie locale de leur commune varie en fonction du nombre moyen d'enfants et de l'âge de ces derniers.

³⁷ Ce terme s'est déjà avéré opératoire dans la description de phénomènes urbains étudiés dans les périphéries de plusieurs villes pour indiquer des individus ou des groupes. En particulier, nous l'empruntons à O. Boucheron et M. A. Palumbo qui l'ont utilisé à La Courneuve et à New-York. Dans notre cas d'étude, il nous semble pertinent de l'employer ici pour définir le rôle que joue un (petit) groupe vis-à-vis de la communauté de référence de l'individu qui parle.

Exploitation du questionnaire : Q33 : êtes-vous d'accord avec l'affirmation suivante :
« je participe à la vie de ma commune » ?

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord
Nb moyen d'enfants	1.6	1.4	1	0.7
Au moins 1 enfant	19%	35%	25%	22%
Pas d'enfant	12%	25%	26%	37%

Tous les enfants < 10 ans	16%	33%	28%	23%
Tous les enfants entre 10 et 15 ans	25%	29%	32%	14%
Tous les enfants > 15 ans	12%	35%	12%	41%

Quant aux ménages qui ont "réussi" leur intégration, puis sont partis et revenus, ils font état du fait que cette intégration est réversible... surtout si les enfants ont grandi entretemps et ne jouent en conséquence plus leur rôle de passeurs.

« Une fois qu'on n'a plus d'enfants d'âge scolaire dans le secteur, ben, c'est déjà un peu plus difficile d'avoir des liens avec les habitants, surtout quand on est encore en activité professionnelle. (...). Donc... et bon... en participant, comme ça... en allant à des réunions par les associations, ça permet de garder un petit lien, quand même, avec des gens de la commune » (Amina, Mesnil-Saint-Denis, Vallée de Chevreuse)

« Moi, je n'y vais plus, mais j'ai plein de copines qui n'ont plus d'enfants à l'école élémentaire mais qui continuent à justement faire des Trocs et Puces pour pouvoir rencontrer des gens et dire « ah, tiens... ! », c'est vrai que c'est l'occasion de se retrouver (...) Moi, je ne fais pas partie d'associations, en revanche, quand on me demande un coup de main, si je suis là, je le fais. C'est important parce que c'est quand même retrouver des Ferriérois, et puis des gens qu'on a côtoyés quand les enfants étaient à l'école... des retrouvailles. » (Agathe, Ferrieres, Brie boisée)

Passée la période des enfants en bas âge, le maintien du contact passe ainsi par la participation plus ponctuelle aux manifestations de la vie locale (y compris pour aider à organiser celles qui concernent au premier chef les enfants), ou par l'adhésion aux associations qui s'adressent à un public en moyenne plus âgé et proposent des activités artistiques (sculpture, peinture sur soie...), de valorisation-protection du patrimoine, ou encore de randonnée.

Au cours du cycle de vie, conserver sa place dans le(s) groupe(s) suscite ainsi la mise en œuvre de stratégies évolutives. Cet effort de maintien dans le réseau est indispensable : les groupes constitués jouent un rôle essentiel dans le partage (des sociabilités, d'une voiture...) : être membre d'une association sportive conditionne ainsi la pratique d'activités

caractéristiques du milieu périurbain peu dense et ce bien qu'elles ne nécessitent aucune infrastructure mutualisée, comme la randonnée en forêt ou la course³⁸.

« Et en général, quand des personnes vont se promener en forêt... que ce soit sur la route de la Pointe, là ou là... elles n'y vont pas toutes seules. Il faut... il faut... On part à plusieurs. »
(Josée, Villeneuve-le-Comte)

« Le samedi, je vais marcher avec des voisines ou des camarades du village. On se retrouve et on va marcher une heure ou deux, on part d'ici à pied et on marche dans la forêt ou alors on fait du vélo. » (Elisabeth, Cernay, Vallée de Chevreuse)

Les espaces ouverts sont des lieux de pratiques partagées où se mêlent différents profils, mais ils se fréquentent en groupes. Les « tribus » (famille, voisins, membres d'une association) viennent s'offrir un moment de « vivre ensemble » et y coexistent. Mais on n'y vient pas pour faire des rencontres. Les groupes sont également le tremplin requis pour la participation aux événements plus largement ouverts à différents publics. Les espaces du collectif et des manifestations événementielles sont ainsi pré-balisés par ces appartenances : les fêtes de village, comme le milieu forestier, se fréquentent par groupes de connaissance pré-établis (y compris par le biais du voisinage).

« Même si ne suis pas toujours à la sortie de l'école, on arrive quand même à se voir avec les parents, et on arrive à se reconnaître dans les manifestations justement organisées par la mairie plutôt que par l'école ou le centre de loisirs, etc. Bon, en fait, on arrive toujours à trouver quelqu'un qu'on connaît et c'est appréciable et c'est ça que j'aime, (...), alors mon mari fait du ping-pong et là aussi, quand on fait des brocantes, il arrive toujours à connaître quelqu'un qui fait partie aussi du club de ping-pong, alors quand on fait des brocantes... »
(Cécile, Ferrières, Brie boisée)

« Les brocantes, les fêtes de village, est-ce que ça fait partie des activités qui vous ont aidée à vous intégrer, à un peu plus rencontrer du monde ?] C'est plus pour nous, vous voyez, nous sommes dans un lotissement privé et ce sont les relations de voisinage qui me font connaître du monde. » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

En cela, ils ne sont pas intégralement assimilables aux lieux de rencontre et d'interaction plus ouverte que constituent les espaces publics urbains. Les associations ont d'ailleurs acquis, sur ces terrains favorisés comme dans les espaces périurbains à dominante populaire (Girard, 2014b), une fonction sociale qui tend à les substituer aux lieux de rencontre des cafés d'antan : le partage de nourriture et de boissons, lors de rencontres organisées en marge des activités fondatrices (mais de façon plus confidentielle et moins exposée que la fréquentation des dits cafés), est une dimension tout-à-fait essentielle de leur fonctionnement, qu'on retrouve au cœur de nombre des échanges à l'occasion des traditionnels forums des associations tenus annuellement dans chaque commune.

³⁸ Les associations de randonneurs, de coureurs ou de cyclistes sont nombreuses, particulièrement en Vallée de Chevreuse.

Cependant, les manifestations "ouvertes", du type brocantes ou fêtes, n'en sont pas moins vécus comme des moments décisifs pour la vie locale : certes, on s'y rend en groupes, mais elles constituent des lieux où les lignes de clivage peuvent s'estomper et bouger, les différentes sphères d'appartenance se recouper, une forme de percolation s'opérer. Bref, où les groupes peuvent s'agréger, se mettre en réseau pour gagner en force.

« Avec mon mari, on boycotte les soirées voisins, « piscine » etc. (...), mais la « soirée saucisse-merguez-frites » au village, déjà oui, là on s'en fout de savoir combien on gagne, où on travaille, c'est compteurs à zéro. (...). Par contre, quand on va à la « soirée piscine », on sait que ce n'est pas une soirée ouverte à tout le monde. » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse)

En effet, si les solidarités, même en dépassant le cadre du voisinage, obéissent bien à différentes segmentations (appartenance au même ensemble résidentiel, à la même famille, à la même école, à la même association, au même socio-type : jeunes actifs avec enfants, retraités, parents d'adolescents, etc.) qui en limitent le développement, la multi-appartenance est un phénomène répandu. Le maillage des réseaux fait qu'on n'est pas assigné à un territoire, un groupe, un profil social.

« Il y a aussi beaucoup d'associations, souvent les gens appartiennent à plusieurs en même temps. » (Mireille, Ferrières-en-Brie, Brie boisée)

« Les anciens s'entraident entre eux parce qu'ils se connaissent depuis longtemps, mais par rapport aux nouveaux qui arrivent, il y en a beaucoup, ils ne connaissent pas trop (...). Par contre, où il peut y avoir des rencontres, c'est quand l'été, sur la place, ben, pour la fête de la musique, la fête de la ferme (...), des événements où, effectivement, on retrouve... Du coup, là, ça brasse aussi bien les gens du village que des gens qui passent et qui s'arrêtent pour... pour voir cette manif. Et donc, là, effectivement, les gens se retrouvent, ça papote, ou quand il y a la brocante... le foot organise une brocante. Dès qu'il y a un événement qui se passe sur la place, effectivement, là, il ya du lien qui se fait, parce que toutes les générations viennent et se retrouvent. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

L'espace construit des sociabilités s'inscrit dans des structurations collectives et les « clubs » (au sens de groupe réuni autour d'un intérêt commun) se constituent selon des appartenances assez classiques, mais les individus jouent avec ces contextes et les transforment en ressources (Haumont, 2005) en composant leur propre assemblage spatio-temporel. Cette construction manifeste une individualisation des trajectoires et des modes d'habiter, ainsi que le processus à la fois individuel et collectif d'appropriation du territoire.

1.4 DE L'ASSOCIATIF AU COLLECTIF : LA CONSTITUTION D'UN « NOUS »

Systématiquement mise en avant dans les discours, la richesse de l'offre associative est une dimension importante de l'identité du territoire résidentiel et du processus d'attachement/identification à ce territoire³⁹. C'est un facteur d'attractivité mentionné juste après la présence des espaces verts. C'est le tissu des relations instaurées par le biais de ces structures qui permet l'animation et la mise en scène du territoire à travers les manifestations festives : c'est lui qui génère, à partir des engagements individuels, de l'identité collective locale, de l'appartenance territoriale. De fait, la « vie locale » relève à la fois de la responsabilité individuelle et de la responsabilité collective.

Par le biais des associations, les ménages enquêtés pratiquent un loisir régulier et/ou participent à des événements plus ponctuels, en général de récurrence annuelle, mais suffisamment nombreux et variés pour qu'ils surviennent en cumulé tous les deux mois en moyenne. L'activité associative apparaît structurer le quotidien de la quasi-totalité des ménages enquêtés.

Si beaucoup nient ou minorent, dans un premier temps du discours, leur implication dans la vie sociale locale, cette assertion ne résiste pas aux faits tels qu'ils sont détaillés dans la suite de l'entretien : elle s'explique par le poids d'une norme comportementale très exigeante en la matière, tirée par la figure du « surinvesti » telle que décrite par Rodolphe Dodier (2007a) comme « membre de plusieurs associations, participant à toutes les animations locales ».

Exploitation du questionnaire

[Q33] Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes :

Je participe à la vie de ma commune (associations sportives, fêtes...) :

Tout-à-fait d'accord = 16% ; plutôt d'accord : 33%

Plutôt pas d'accord = 25% ; pas d'accord du tout : 26%

Les entretiens qualitatifs permettent ainsi de relativiser l'exploitation du questionnaire par le biais duquel un habitant sur deux estime ne pas ou peu participer à la

³⁹ Ce qui a justifié d'orienter la recherche dans cette direction. Si nous n'avons pas procédé à un recensement exhaustif des associations, nous avons pris contact avec quelques unes de celles citées par les personnes interviewées et nous sommes rendus aux Forums des associations (Villeneuve-le-Comte et Chevreuse) qui s'organisent traditionnellement le premier week-end du mois de septembre. Ceux-ci constituent l'occasion, une fois par an, de rencontrer de nombreuses associations dans un lieu qui s'est avéré propice à la collecte d'informations, et également d'observer l'affluence et donc l'attrait que les unes et les autres suscitent chez les habitants des communes concernées. Nous avons discuté pour l'essentiel avec les présidents des associations et, parfois, avec d'autres membres présents sur les stands pour connaître le nombre de membres, le type de participation, la durée moyenne passée au sein de l'association, leur commune de résidence (bassin de recrutement), etc.

vie locale, car il faut ici considérer l'effet de l'intériorisation d'une norme exigeante en la matière⁴⁰. Beaucoup d'enquêtés ont ainsi participé activement à l'animation locale, investissant des "vides" autant créateurs de nécessités que générateurs de possibles.

« Si la gymnastique a débuté, c'est parce que c'est moi qui l'ai fait débiter. Et je l'ai fait débiter parce qu'on avait des enfants dans les jambes. (...). Et j'étais la seule à être diplômée de la Fédération Française de Gymnastique. Ce qui fait qu'on a mis en route l'USV... L'Union Sportive de Villeneuve-le-Comte. » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

“J'ai repris le club de foot pendant quatre mois parce qu'ils n'avaient pas de président, mais je l'ai fait plus parce que c'était des gamins qui avaient besoin de continuer à jouer au foot, mais c'est pas simple, ça reste un milieu très mec (...), mais je l'ai fait pour mon gamin qui adorait jouer au foot et j'ai attendu qu'il y ait un homme qui prenne la place.” (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse).

L'esprit d'initiative et la volonté d'engagement dans la vie locale des habitants du périurbain sont généralement assez développés, qu'il s'agisse de fonder une association (seul ou « avec quelques copains/copines », une expression qui revient souvent lorsque les responsables racontent les origines de l'association), de reprendre le flambeau (parfois des mains d'un « copain ») lorsque l'activité risque de s'interrompre ou simplement de participer à des activités organisées par d'autres. Face au maillage trop lâche de l'offre publique, l'initiative a le champ libre pour se déployer depuis “la base” (il s'agit souvent de pallier le manque de services à la petite enfance, quitte à concurrencer l'offre privée et individualisée comme celle des « nourrices »), créant une forme de culture locale de l'investissement qui opère comme marqueur de l'intégration au groupe tout en générant une certaine pression sociale (tous devraient participer et chacun son tour).

Même lorsque la puissance publique locale prend le relais, les individus conservent une part importante de responsabilité, un sens de l'obligation fortement ressenti qui exprime toute la puissance du social s'imposant à des individus qui l'ont intériorisé (Bonnin, 2009).

« La Mairie organise énormément de choses, donc moi j'essaie de participer, quand on voit qu'il y a un effort... on essaie d'y être, autrement c'est vrai, si on n'est pas là, ils feront de moins en moins de choses. » (Cécile, Ferrières-en-Brie, Brie boisée)

Cette responsabilité collective est souvent présentée comme caractéristique des petites communautés. Elle implique une forme de mobilisation permanente et effective même en dehors de statut officiel : c'est l'individu qui apporte sa compétence mais aussi ses contraintes propres (qu'il peut faire valoir à tout moment).

« [La vie locale] Elle me convient parce que c'est une petite commune, et que... et que... oui. Je trouve qu'une association danse qui monte un gala, et qui demande aux papas de bien

⁴⁰ La précision géographique « de ma commune » est aussi de nature à minorer les comportements participatifs, qui peuvent s'inscrire dans un périmètre élargi aux communes environnantes.

vouloir aider à monter les décors, les mamans à venir une soirée au lieu de regarder tout... Vous voyez... au lieu d'être spectateur un soir, je vais aller aider les gamines à se maquiller, à s'occuper le temps que ce soit leur tour de passer... Oui, je trouve ça sympa. Je trouve que c'est... Voilà. C'est la vie qu'on a envie de mener. » ()

« S'il faut... parce que j'ai encore du temps de libre... Moi, je veux bien donner des... des cours, aider des jeunes qui ont du mal à lire, ou à écrire, ou à discuter... À la limite, je me sens tout à fait capable. Je fais de la couture... je peux leur apprendre au moins à coudre un bouton. Ce qu'il y a, c'est que je ne veux pas être coincée tous les jours... ou 1 fois par semaine à heure fixe parce que ça... (...). J'ai dit : il faut qu'il y ait un peu de liberté. Ils m'ont dit : oui, il n'y a pas de soucis. » (Christine, Viarmes, Carnelle)

Cette représentation de la « petite communauté » induit une relation particulière à la puissance publique. La frontière entre privé et public est plus perméable. Il n'y a pas de réelle solution de continuité entre institution et individu, ce qui évite que la première se substitue totalement au second. Cette caractéristique du fonctionnement politico-administratif dans les petits bassins de vie peut faire l'objet d'une véritable formalisation idéologique qui, si elle n'est pas l'apanage des électeurs et élus périurbains, contribue aussi à expliquer la difficulté fondamentale à passer d'un processus auto-organisé mais limité à un système institutionnalisé et élargi (cf. plus bas).

“ L'intérêt de garder des petits bassins de vie, c'est que la proximité c'est essentiel. Même pour la solidarité. Après c'est un débat politique et philosophique, mais tant qu'on n'aura pas compris que le fait de prendre de l'impôt est en train de faire grossir l'individualisme (...) parce qu'on se dit : l'autre à côté, il touche ceci, cela, pas besoin de l'aider...” (Entretien élu)

Il faut se garder de considérer comme généralisée une idéologie qui évoquerait la valorisation anglo-saxonne du *neighborhood* et ne correspond pas à la réalité périurbaine française. Néanmoins, on peut faire l'hypothèse d'une relation périurbaine à la puissance publique locale qui se démarque de celle observable dans les centres-villes. En matière de mobilité, les ménages enquêtés attendent qu'on propose des solutions pour les enfants, qu'on entretienne les réseaux viaires et cyclables, et éventuellement qu'on développe des solutions jugées adaptées aux modes de vie périurbains comme les véhicules en libre-service. Mais ils attendent peu des transports collectifs, dont ils reconnaissent les difficultés de fonctionnement en milieu peu dense. Les solutions « communautaires » reposent plutôt sur l'auto-organisation des individus.

En effet, par le biais de ces structures au sein desquelles les relations peuvent s'approfondir et de ces appartenances multiples qui se coupent et se recoupent, l'entraide s'organise de façon un peu plus structurée que purement ponctuelle. En instaurant une proximité institutionnelle faite de règles et de codes rassurants, les groupes permettent d'envisager par exemple la pratique du covoiturage.

2. L'AUTO-ORGANISATION : PRINCIPES, EFFETS SUR LA MOBILITE ET LIMITES

Des développements qui précèdent, il ressort que l'entraide se pratique entre voisins, mais aussi entre membres des divers groupes qui se constituent sur d'autres bases que la contiguïté spatiale. Dans ce deuxième cadre, l'entraide, qui s'établit entre individus plus dispersés spatialement mais dont le profil s'homogénéise autour d'un trait commun, gagne elle aussi en degré de structuration. Si on ne peut parler de système, on peut parler de formes d'auto-organisation, dont le degré de formalisation varie même s'il demeure globalement réduit afin de rester compatible avec la flexibilité revendiquée du mode de vie.

Dans leur ensemble, beaucoup des pratiques d'entraide et d'auto-organisation sont orientées autour de l'accès au système automobile : la dépendance du mode de vie périurbain à l'égard de ce dernier requiert la mise en œuvre de solidarités collectives pour assurer la survie de ceux qui en sont exclus⁴¹. Même limitées dans le temps, et surtout en quantité au regard de la masse de l'autosolisme, ces formes de gestion communautaire (i.e. outrepassant la cellule familiale) de la mobilité existent bel et bien dans le périurbain.

« Or, ici, c'est... comme je vous dis, on est quand même tributaire beaucoup de la voiture et de choses, on est quand même obligé de se serrer un peu les coudes, quoi, parce que sinon, effectivement, ça peut devenir un peu... pénible, quoi. » (Anne, Villeneuve-le-Comte)

Il s'agit de remédier à des situations de crise. Celles-ci sont mobilisatrices, et l'auto-organisation apparaît d'abord comme une soupape destinée à relâcher ponctuellement la pression pour faire perdurer le système sans le modifier structurellement. L'aide à destination des adultes exclus du système automobile (qu'il s'agisse d'un état temporaire ou permanent) est ainsi caractérisée soit par son irrégularité, soit par sa faible fréquence, soit par le fait qu'elle s'inscrit sur une période de temps limitée.

« Si ma voisine, elle a besoin que je l'emmène passer une radio parce qu'elle a 85 ans, et que le taxi est en retard, je l'emmène. » (Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

« Non, je vous dis, c'est arrivé très ponctuellement au début, quand on est rentré, je n'avais pas de voiture et... très ponctuellement, j'ai des copines qui m'emmenaient faire les courses quand elles allaient les faire, mais sinon, non. » (Marie, Cernay, Vallée de Chevreuse)

Cette aide est soumise aux stratégies et contraintes que l'aidant met en place ou subit dans sa propre expérience du système automobile : les déplacements partagés sont ainsi calés sur les trajets, les horaires mais aussi le désir de préservation de l'aléatoire de l'aidant (avec une exception : les rendez-vous médicaux des aidés qui génèrent une forme d'urgence spécifique et éventuellement des déplacements exclusivement pour ce motif).

⁴¹ On retrouve ici le constat qu'automobilité et hypermobilité ne sont plus des notions à connotation uniquement positive. Elles sont également assimilées à la contrainte, la pénibilité, mais aussi au « déracinement, l'angoisse et la culpabilité vis-à-vis de ceux qu'on laisse seuls, vis-à-vis de ceux qui n'ont pas les ressources pour se déplacer... » (Feildel, Martouzet, 2012).

« [- Il vous arrive de covoiturier ?] Rarement, moi j'aime l'autonomie, puis si quelqu'un vient me voir en me disant qu'il a un problème de voiture, qu'il ne peut pas conduire pour un problème de santé etc., oui, mais moi j'aime bien faire quand je veux. » (Carole, Cernay, vallée de Chevreuse)

« Ben, écoutez, ça nous arrive de temps en temps avec un couple voisin qui est âgé. Je veux dire âgé plus que nous ! Et donc, quand ils ont besoin... Ils ont eu besoin par exemple d'aller voir un ophtalmo à Lagny, donc, nous l'avons conduit à Lagny, une fois par mois pendant trois mois. Et puis une autre fois, sa femme devait aller voir son mari à l'hôpital, alors, nous l'avons conduite aussi. » (Sériaux, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

Les entretiens font très fréquemment état d'une notion de réciprocité ("il/elle en ferait autant"), qui relève souvent du postulat. Mais don et contre-don, même virtuels, permettent de s'assurer une place dans la communauté en ce qu'ils opèrent bien à cette échelle communautaire, et pas nécessairement à celle de la relation bilatérale instaurée à l'occasion du service rendu : ce n'est pas nécessairement la personne aidée qui vous rendra service en retour, spécifiquement dans le cas de l'aide apportée à une personne âgée. En revanche, l'aide sera apportée le moment venu par d'autres éléments du groupe, dans le cadre d'une solidarité relativement structurée puisque les individus se relayent dès qu'il s'agit d'apporter une aide réitérée.

« Par exemple, la personne que vous avez vue qui est invalide, tout le monde lui a demandé : tu nous dis si tu as besoin de nous ; mais comme il y a 25 personnes qui lui ont demandé, beh, enfin, jusqu'à présent, elle n'a pas fait appel à nous. » (Jean-Michel, Seugy, Carnelle)

En dehors de ces situations de mobilisation, la mobilité d'entraide prend aussi d'autres formes auto-organisées. Il va s'agir avant tout de développer des solutions d'accompagnement pour les enfants (cf. chapitre précédent). Les parents s'entendent alors pour mettre en place un accompagnement régulier, dont la durée de vie se calque en général sur le rythme de l'année scolaire.

« Chaque début d'année... bon, on organisait, il y avait... admettons, 2 ou 3 voitures qui, le matin, embarquaient tous les enfants. C'était souvent les papas qui faisaient le matin et les mamans qui faisaient le soir. Souvent, mais pas toujours. En fait, ça dépendait, mais ça fonctionnait bien. » (Béatrice, Dampierre, Vallée de Chevreuse)

Le covoiturage se pratique également entre adultes en capacité de conduire et ayant un véhicule à disposition, principalement pour le motif loisir. Les activités pratiquées en groupe sont en effet à l'origine de la plupart des pratiques de covoiturage entre adultes motorisés. Ce covoiturage se met en place avec un cercle de personnes connues préalablement. Les modalités (lieu de rendez-vous, voiture utilisée, horaire) se calent également sur l'année, avec une possible interchangeabilité des rôles de « véhiculeurs » et passagers (même notion de relais). On note que, pour les motifs « loisir », un certain degré de systématisme dans l'organisation est accepté.

« On a des cours de conversation en anglais. Donc, on... on y va en voiture (...) On est trois de Viarmes à y aller. Donc, on prend une voiture, à tour de rôle... » (Christine, Viarmes, Carnelle)

« L'année dernière, je faisais de l'aquagym (...). Donc là, par contre, j'étais avec des voisines, on était sept dans la voiture... du village, et donc... c'est moi qui emmenais et qui ramenais, et c'était tous les mercredis. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Le samedi soir on essaie d'aller au cinéma, (...), on prend une seule voiture, soit des copines du village, soit une amie qui était à Chevreuse. » (Elisabeth, Cernay, Vallée de Chevreuse)

Le covoiturage n'est pas inexistant mais beaucoup plus rare en ce qui concerne le domicile-travail⁴² : motivé par une recherche de convivialité davantage que par le souci économique, son développement reste limité par la géographie des trajets, les contraintes horaires et surtout les imprévus imposés par le travail (qui se font plus sensibles à l'occasion du retour : le covoiturage se limite parfois au trajet aller).

« Oui ça m'est arrivé, parce que le voisin de la maison d'à côté travaillait aussi à Noisy-Champs, et donc l'été dernier quand on a été sur les mêmes horaires, je faisais l'aller avec lui puis après pour le retour on avait des horaires différents de sortie. Donc c'était plus simple de s'organiser pour le matin plutôt que pour le soir. » (Mireille, Ferrières, Brie boisée)

Au final, les pratiques de covoiturage, d'accompagnement (hors famille nucléaire) et *a fortiori* l'autopartage apparaissent limitées par certaines dimensions essentielles du mode d'habiter⁴³ :

1. Elles sont restreintes à des cercles préalablement définis et réduits, construits autour d'une communauté de problème, d'affinités, de caractéristiques. Le montage des dispositifs d'auto-organisation obéit donc à certaines segmentations, et l'entraide présente des cloisonnements : elle se pratique préférentiellement dans la sphère familiale, dans un cercle amical et/ou réuni autour d'une pratique commune, ou avec les proches voisins. Elle revêt cependant parfois un caractère intergénérationnel. Les échanges se font plutôt en fonction des circonstances dans les directions suivantes :
 - les parents aident les enfants en gardant ou accompagnant les petits-enfants,
 - les couples actifs peuvent aider des voisins et voisines âgées,
 - les voisins s'entraident par affinités : une proximité d'âge, une arrivée au même moment, se trouver dans le même cycle familial sont des facteurs de

⁴² Trois cas de covoiturage domicile-travail qui ne sont plus d'actualité (Mireille, Ferrières : pendant un an ; Agathe, Ferrières ; Marie-Christine, Pontcarré)

⁴³ Sans compter les dimensions pratiques, par exemple la taille de l'habitacle de la voiture :

« Non, je ne fais pas de covoiturage avec mes voisines, parce que c'est pareil, elles ont toutes des enfants, après il n'y a plus de place. Une fois qu'on a déjà deux enfants ça devient compliqué, c'est plus la peine. » (Flora, Favières, Brie boisée)

mise en contact. Dans ce cas, les personnes âgées aident d'autres personnes âgées, les parents organisent l'accompagnement des enfants, etc.

2. Elles se limitent à certains motifs, au premier rang desquels les loisirs, et sont quasi exclues - sauf nécessité de crise - des motifs contraints du type achats et travail, pour lesquels les ménages se refusent à « ajouter de la contrainte à la contrainte ». A l'évocation d'un covoiturage pour motif « achats », il est courant de déclarer qu'on préfère « faire les courses pour » plutôt que convoier.

« C'est compliqué [le covoiturage]. (...). Les fois où je vais faire les courses, ce n'est pas organisé à l'avance. » (Bernardette, Baillet)

« De toute façon, on ne sait pas à quelle heure on part, on ne sait pas à quelle heure on revient. On ne sait pas combien de temps on va mettre. Et franchement, faire des détours le matin ou le soir, juste pour faire du covoiturage... Non, ça va aller. On galère déjà comme ça. Ce n'est pas la peine. » (Stéphanie, Viarmes, Carnelle)

Les pratiques de cueillette ou d'achats à la ferme constituent des exceptions : plus rares, on peut supposer qu'elles sont également considérées comme plus agréables à effectuer que la virée au supermarché, et possèdent une dimension ludique qui les apparente au loisir et poussent au partage. Par ailleurs, le « hasard » peut bien faire les choses, et pousser au covoiturage spontané y compris pour un motif contraint. La pratique est alors acceptée parce qu'elle est exempte de toute planification

« La cueillette, on l'a fait, on a même rigolé, parce que là, pour le coup, j'y suis allée en covoiturage et avec un voisin, ah, ah ! Et on a pris des tomates, mais... on en a eu pour... pour un régiment, quoi, les gens qui étaient devant nous, ils croyaient qu'on était un restaurant ! » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Ça m'arrive avec mes voisines, si on voit qu'on part toutes en même temps [faire les courses], c'est déjà arrivé qu'on prenne une seule voiture, surtout le week-end. » (Mireille, Ferrières, Brie boisée)

3. Elles ne doivent pas être systématiques : à l'exception de certains loisirs, nous n'observons pas sur nos terrains la mise en place des *routines* de covoiturage qu'ont pu analyser Benjamin Pradel et alii (2014) autour d'Aix-en-Provence, Grenoble et Tours. Il existe bien des routines (notamment dans le cadre de la mobilité domicile-travail) qui participent, comme l'analysent les auteurs, de l'habiter périurbain en tant qu'elles sont mises en place pour réduire l'incertitude et la pénibilité caractéristiques des (longues) navettes périurbaines. Mais ces « formes récurrentes d'arrangements sociaux-spatiaux » ne se perpétuent qu'à condition d'échapper à toute rigidité programmatique, quand celle-ci pourrait pourtant être impérativement dictée par la tension périurbaine des programmes

d'activité et la dispersion des lieux. Le savoir-faire automobile est mobilisé pour fluidifier les routines. Celles-ci devant être appréhendées davantage « comme un répertoire d'action stabilisé que comme un schéma immuable » (ibid.), il y a là un élément possible d'explication au fait qu'elles n'aient pas été saisies sur nos terrains. Une hypothèse plus forte serait de considérer que les particularités des terrains (franciliens, plutôt aisés...) sont à l'origine de différenciations importantes dans les modes d'habiter, et que chez nos enquêtés, le « répertoire d'action » dont ils disposent effectivement (« réseaux », plans B, contre-don à faire valoir...) est un répertoire non routinier, de crise exclusivement.

« Ça m'est arrivé de co-voiturer mais c'est moi qui ramenait des personnes quand elles avaient des problèmes de voiture, mais mon mari et moi on a chacun une voiture pour l'instant je ne co-voiture pas mais j'ai un réseau dans le coin au cas où ça puisse arriver »
(Elisabeth, Cernay, Vallée de Chevreuse)

Au vu de ces limites, c'est bien l'auto-stop qui apparaît comme la pratique la plus adaptée à cette double revendication d'organisation des solidarités territoriales et de préservation de l'incertitude. De fait, les entretiens témoignent de ce qu'il s'agit d'un mode de faire répandu sur les trois terrains, dont le succès repose sur les ingrédients de l'absence de programmation et de l'interconnaissance. Cette interconnaissance peut être visuelle (on connaît de vue tous les habitants de la commune) mais aussi se fonder sur une forme de « caution territoriale » délivrée par le fait qu'il est « normal » de faire de l'auto-stop sur tel trajet, par exemple celui qui consiste à aller vers le RER en l'absence de transports collectifs qui assurent un rabattement jugé correct. Elle peut aussi consister en un covoiturage totalement improvisé entre parents qui se croisent à la sortie de l'école.

« Pratiquement... pas tous les jours mais... je prenais des gens de Pontcarré pour les emmener au RER. [C'était des gens que vous connaissiez déjà ?] On se connaît... en parlant. »
(Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée)

« Quand j'amène mes enfants à l'école, ça m'arrive de croiser des parents d'élèves qui me proposent de m'amener au RER plutôt que d'attendre le bus, parce qu'ils y vont comme ça je n'attends pas le bus, sinon je ne connais personne qui vienne en voiture jusqu'ici... » (Mireille, Ferrières, Brie boisée)

Les représentations dominantes de l'entraide ne lui donnent pas comme objectif de substituer des pratiques locales à l'effectuation de certains déplacements mais plutôt à maintenir les habitants dans la mobilité, y compris en gardant les enfants pour faciliter le déplacement du parent (ce qui génère en retour un droit à la mobilité sous forme de contre-don).

« J'emmenais une personne qui avait été très gentille parce que... quand je suis arrivée ici, par exemple, elle venait garder mes enfants pendant que moi, j'allais faire mes courses, vous voyez. Et puis un jour, elle a été plus... physiquement plus touchée que moi, et c'est moi qui

l'ai emmenée, que ce soit chez le pédicure. Enfin... voilà. C'était normal que je lui rende service. » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

Cependant, l'auto-organisation consiste parfois à développer des solutions alternatives, éviter des déplacements ou relocaliser des activités. Ainsi, la prise en charge mutualisée des enfants, grand classique de l'auto-organisation périurbaine, implique l'accompagnement mais aussi et surtout la réalisation d'une activité (les faire manger, leur faire faire du sport...). Le degré d'organisation est ici assez important, avec une répartition précisément arrêtée de qui fait quoi et quand, en fonction de ce que ça coûte à chacun en distance. L'effet est bien ici d'éviter des véhicules.km.

« [le club de gymnastique], je l'ai fait débiter parce qu'on avait des enfants dans les jambes. Bon... Ils ne faisaient pas grand-chose, il n'y avait rien... On ne pouvait pas toujours prendre la voiture. » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Le midi, en fait, on prenait les enfants, avec trois mamans, on s'était arrangées, on prenait chacune notre tour les enfants. Et donc, moi, je devais les avoir le lundi, l'autre maman, elle avait le mardi, une autre le jeudi, et moi, je reprenais le vendredi, mais c'était une fois sur deux avec la deuxième maman. La troisième ne pouvait pas parce que c'est elle qui habitait le plus loin, si vous voulez. Mais elle était intéressée quand même, donc, elle le faisait une fois dans la semaine. Et donc, on se soulageait comme ça pour permettre d'avoir une journée en continu, si vous voulez... » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

La création auto-organisée d'une ressource locale peut déboucher sur une institutionnalisation :

« C'est vrai, que quand on est arrivé on n'avait pas de cantine [dans l'école de Seugy, ndr] donc, avec une dame, on avait monté une association pour faire la cantine, donc on tenait cette association (...) et donc il y a eu une dizaine de gamins qui ont mangé à la cantine et maintenant ils sont cent (rires), et ce n'est plus associatif, ça a été repris par la mairie » (Jean-Michel, Seugy, Carnelle Pays de France)

Mais la plupart du temps, ces pratiques doivent rester confidentielles, limitées à un cercle réduit. A moins d'être intégralement relayées par la puissance publique, les tentatives d'élargissement du cercle achoppent sur la question de la monétarisation et donc de la standardisation-systématisation du service.

« Après, je suis intervenue dans un système où il y avait des parents qui scolarisaient... enfin, la cantine, ça posait trop de problèmes, mais c'était... ils ne voulaient pas non plus rentrer dans un don de... truc de gratuité, donc, ils me payaient pour que je fasse manger leurs enfants, voilà, quoi. (...) Donc, après, quand je suis rentrée dans ce système-là, je ne pouvais pas... ça m'embêtait de faire du gratuit avec une partie et du payant pour les autres, quoi, parce que ce n'était plus... donc, d'un commun accord, on a arrêté ce système-là. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

Les pratiques informelles nous apparaissent comme difficilement institutionnalisables. Une initiative habitante visant à « normer » la pratique spontanée de l'auto-stop en distribuant un macaron aux automobilistes résidents (assurant l'auto-stoppeur qu'il a affaire à quelqu'un « du cru ») est ainsi restée lettre morte. Même lorsque la formule associative constitue une première forme d'institutionnalisation et sort la pratique de l'informel, on retrouve les mêmes écueils de la monétarisation et d'un fonctionnement qui ne s'apparente pas à celui d'un service, public ou privé.

« En tout cas, c'est très délicat d'être bénévoles dans ces associations (...) Le bénévolat n'est pas reconnu, ce n'est pas quelque chose qu'on encourage, c'est quelque chose qu'on critique très facilement, on prend souvent le bénévolat pour de la garderie de chiourmes... C'est pas simple... » (Carole, Cernay, Vallée de Chevreuse)

« Si la gymnastique a débuté, c'est parce que c'est moi qui l'ai fait débiter. (...). Et donc, on était toutes bénévoles, là. Personne n'était payé. Et quand on m'a mis quelqu'un, c'était quelqu'un qui s'est fait payer. Alors, du coup, moi, je suis partie. Voilà... parce que ce n'est pas mon idée, ça. Pas... enfin, pas pour les enfants, en tous les cas... (...) Alors, ça a été repris. » (Josée, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

L'entraide et l'auto-organisation non monétarisées reposent sur des échanges de services plus que sur du troc de produits, ce qui pourrait être la caractéristique d'un tissu social aisé. C'est aussi la caractéristique d'un tissu qui nécessite, pour gérer les tensions entre distance et proximité, de jouer simultanément d'un savoir-faire automobile et d'un savoir-faire territorial qui ne consiste plus à exploiter les produits de la terre.

3. L'APPRENTISSAGE DU TERRITOIRE ET LA CONSTRUCTION DU BASSIN D'ANCRAGE

Cette société auto-organisée ne se donne pas à lire d'emblée et demande à être décryptée.

« Quand on arrive, ou quand on est extérieur, on a l'impression qu'il n'y a pas grand-chose... (...). Moi, ça ne m'attirait pas particulièrement, honnêtement. Mais en fait, quand on y vit, on s'aperçoit qu'il y a plein... plein de petites choses... que ce soit la petite pièce de théâtre locale, que ce soit le petit concert, que ce soit la brocante machin... » (Eléonore, Dampierre, Vallée de Chevreuse)

Tout d'abord, les normes comportementales qui régissent les relations de voisinage comme les groupes s'intègrent progressivement. Se faire une place sur le territoire prend du temps : le sentiment de participer à la vie locale augmente avec le temps, et ne devient significatif que trois à cinq ans après l'emménagement.

Exploitation du questionnaire : Q33 : êtes-vous d'accord avec l'affirmation suivante :
« je participe à la vie de ma commune (associations sportives, fêtes etc.) » ?

Date d'installation	Tout à fait OK	Plutôt OK	Plutôt pas OK	Pas du tout OK
< 1 an	7	14	57	21
1 à 2 ans	5	18	36	41
3 à 5 ans	8	39	33	19
> 5 ans	19	34	21	26

L'enquête sur les dynamiques associatives met à jour une « manière d'être » dans le périurbain, où le lien au territoire et sa connaissance/maîtrise se construisent aussi à partir des associations auxquelles les périurbains adhèrent. On l'a vu, les associations, au-delà de l'intérêt que chacun trouve à l'activité, sont de gros « pourvoyeurs » de liens sociaux, tissés grâce à l'assiduité des rencontres générées par l'activité comme à la multiplication des moments de convivialité organisés autour de l'activité. Etre dans une association permet par ricochet de participer aux événements collectifs plus larges, de découvrir et de rejoindre d'autres groupes, de faire du réseau, de rencontrer les élus qui en sont membres.

Plus largement, cette insertion dans les réseaux permet de faire un véritable apprentissage du territoire. L'espace périurbain offre en effet des ressources qui doivent être décodées, comme le montrera le chapitre suivant : la lecture des opportunités locales ne procède pas de l'évidence car beaucoup d'activités et d'animations (notamment sur le mode événementiel) n'engendrent aucune installation permanente, aucune consolidation dans le bâti. Leur inscription territoriale est éphémère ou invisible. L'offre de commerces et services qui connaît actuellement un certain développement n'a en effet pas « pignon sur rue ». Elle s'effectue souvent à domicile en ce qui concerne les différents services à la personne ; à la ferme lorsqu'il s'agit de vendre les produits alimentaires. L'existence de circuits courts, c'est-à-dire de consommation de produits issus d'exploitations agricoles proches, est ainsi attestée sur les trois terrains, pour les fruits, les légumes, les œufs, la viande de volaille et bœuf, les produits laitiers. Si l'achat se fait au lieu de production, il faut en connaître les modalités, parfois complexes, voire discrètes.

« On a une ferme, mais là, il faut téléphoner, ce n'est pas une boutique, si vous voulez, il faut passer un coup de fil, ils vous disent tel jour, de telle heure à telle heure, vous pouvez passer les récupérer. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Ça [l'AMAP], je l'ai trouvé un peu... un peu par hasard... donc, j'en fais profiter... mon amie... voilà. » (Christine, Viarmes, Carnelle)

« A la ferme des Trente Arpents, on a une belle fromagerie... avec un brie fermier, c'est-à-dire un brie qui est fabriqué avec le lait de la ferme. C'est... Les gens ne le savent pas, mais c'est... On est à 5 km de Bussy, qui est considéré comme urbain, quand même, à 100 % ! (...). C'est un peu un comptoir de vente. Les gens viennent le chercher le vendredi et le samedi matin. Il faut... il faut réserver avant. [Est-ce que vous avez une stratégie pour diffuser un petit peu cette information ?]. Non, ce sont les propriétaires des fermes qui gèrent. Parce que c'est... On

rentre dans du privé, là. Donc, on peut les soutenir ou en parler, mais... après, rentrer dans un... On ne sait pas trop quels sont leurs souhaits, d'ailleurs ! » (Entretien élu)

« Il y a eu à Luzarches un fermier qui a tenu boutique beurre, fromage, tout ça, jusqu'à il y a huit ou dix ans, après avec les normes et tout ça, il ne pouvait plus transporter son lait dans son véhicule parce qu'il n'était pas suffisamment réfrigéré, donc les normes européennes ont fait que il a été obligé de fermer boutique et il n'a plus le droit d'en vendre, sauf au noir apparemment mais il faut aller à sa ferme... » (Jean-Michel, Seugy, Carnelle)

Parfois, la commande est passée puis réceptionnée par le biais d'un système auto-organisé entre voisins : le repérage et l'exploitation des opportunités de consommation sont ici induites et permises par le réseau social de voisinage. L'auto-organisation entre clients d'une même AMAP est également pratiquée.

« En fait, c'est une maman qui est à l'école, et on lui commande, et elle nous livre les pommes de terre, les poireaux, les légumes, elle vend aussi du cidre et du jus de pomme du pays Briard, et elle vend... du fromage. (...) Ma voisine, tout ce qu'elle commande pour... les légumes et tout ça, c'est déposé chez moi et puis après, on lui remet, quoi. Elle passe par moi pour que je passe commande à la maman, que je vois à l'école, pour ses légumes et tout, parce que c'est pas la même école. » (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée)

« Ma femme d'ailleurs fait partie d'une AMAP, c'est des associations pour le maintien des agriculteurs... Enfin, ils vendent directement leurs produits, on s'inscrit pour l'année et chaque semaine ils apportent un colis (...) Il y a un lieu, un local municipal, et puis les gens viennent avec un panier chercher leur part. » (Paul, Vallée de Chevreuse, Lévy Saint Nom)

L'implication municipale est ici comparable à celle qui bénéficie aux associations : elle se résume souvent à la mise à disposition ponctuelle d'un local⁴⁴, ce qui limite la visibilité de l'offre mais illustre bien les limites que rencontre la puissance publique locale périurbaine dans son action.

« [Est-ce que vous avez une stratégie pour diffuser un petit peu l'information concernant les ventes à la ferme?]. Non, ce sont les propriétaires des fermes qui gèrent. Parce que c'est... On rentre dans du privé, là. Donc, on peut les soutenir ou en parler, mais... après, rentrer dans un... On ne sait pas trop quels sont leurs souhaits, d'ailleurs ! » (Entretien élu)

L'enjeu est néanmoins inscrit à l'agenda de certaines communes : il s'agit de « normaliser » et de donner de la permanence à une offre sporadique qui ne se livre qu'aux initiés (dans un contexte où les marchands ambulants comme les marchés se raréfient, faute de fournir une amplitude de consommation suffisamment large et adaptée au désir de flexibilité largement évoqué ?). Tout le problème étant ici de ne pas dénaturer ce qui fait le succès de la formule mais aussi de rencontrer les souhaits et contraintes des producteurs

« On a un agriculteur sur Villeneuve-le-Comte qui a fait une première expérience de vente à la ferme qui a très, très bien marché. Il a fait plus de 3000 visiteurs dans le week-end, il a attiré

⁴⁴ Parfois, mais pas systématiquement, assorti d'une subvention annuelle pour les associations.

beaucoup plus large que la commune. Donc, il y a une vraie appétence pour ce genre de choses. Il y a d'ailleurs un projet de créer un bâtiment de vente à la ferme. Un bâtiment commercial de vente de produits fermiers qui serait ouvert toute la semaine. » (Entretien élu)

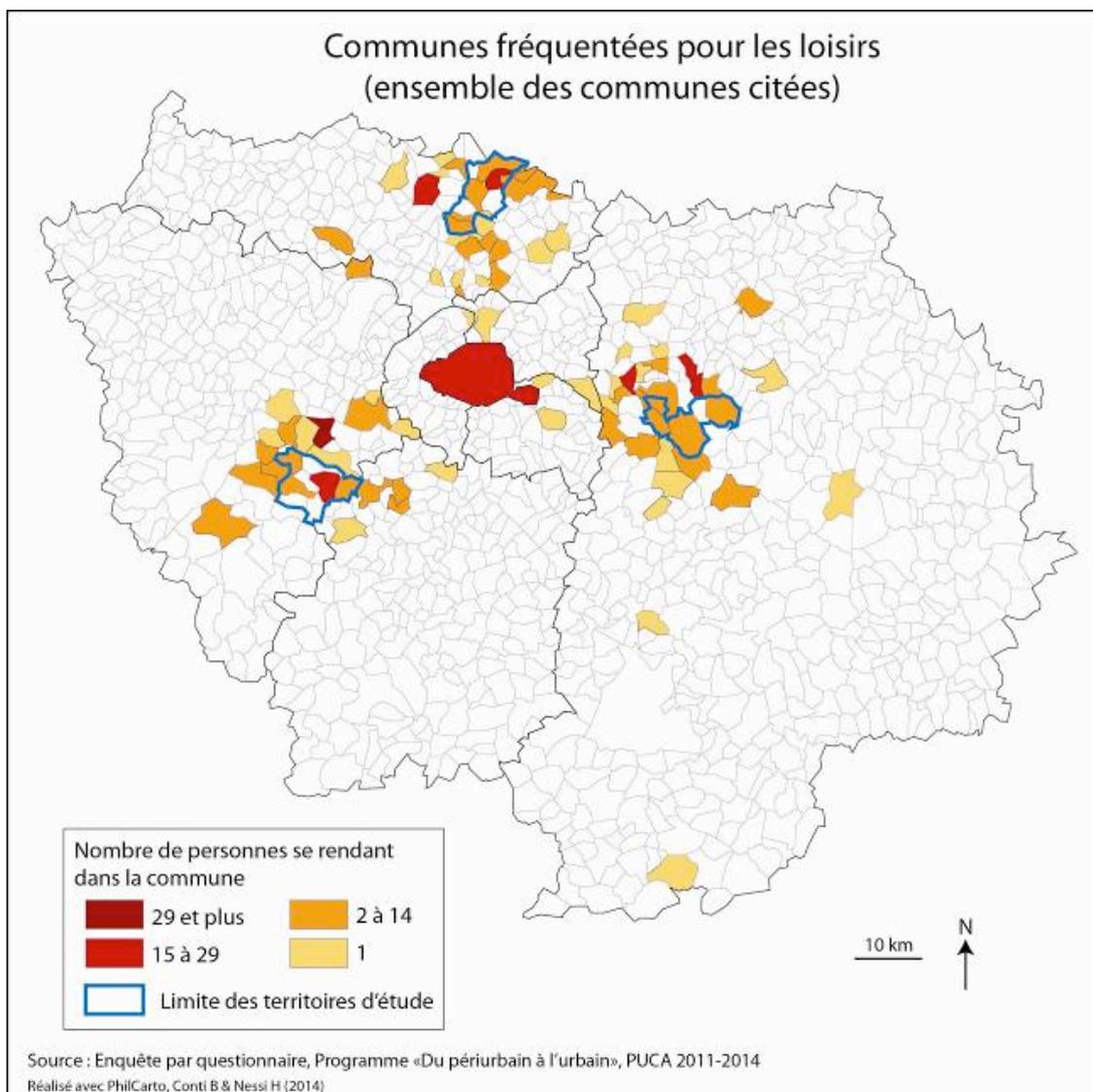
Sans avoir fait une analyse précise de l'aire de chalandise des différentes ventes à la ferme, les témoignages convergent pour affirmer qu'on retrouve ici l'échelle intermédiaire, le bassin d'une quinzaine de kilomètres au sein duquel les ménages inscrivent le système de lieux qui est le support de leur vie quotidienne et de leur ancrage dans le territoire. Cette échelle intermédiaire est aussi celle du recrutement de certaines associations, et de l'attraction qu'exercent les manifestations de la vie locale (cf. carte 4.1). Au sein de ce bassin d'ancrage, c'est tout un système d'échanges croisés qui se déploie, les flux définissant un réseau de lieux dont l'agencement (possiblement hiérarchisé) reste à préciser, mais dont on peut faire l'hypothèse qu'il échappe par bien des aspects au modèle cristallin : en effet, ces différentes destinations, qui valent chacune pour leur(s) spécificité(s), sont mises en concurrence permanente par les ménages, en fonction de la façon dont leurs réseaux sociaux les conduisent à territorialiser leurs activités.

« Le 14 juillet, par exemple, on le fait à Pontcarré, mais on peut aussi bien le faire à Roissy-en-Brie ou aller à Ozoir, c'est le secteur géographique dans lequel on tourne. (...). On a des amis là-bas, et puis on aime bien bouger dans ces trois communes, quoi. » (Antilles, Pontcarré)

« Ma femme fait de la marche à pied dans un groupe, c'est à 10 km, puis elle va jouer aux cartes dans un groupe à Luzarches, elle joue ici aussi [à Seugy], mais le jeudi après-midi, elles se retrouvent, enfin elle a un groupe... Et puis, on a aussi une autre activité, on joue pas mal au scrabble dans un club à Chantilly. » (Jean-Michel, Seugy, Carnelle)

« Il y a pas mal d'associations sur Montsoul, en fait. Montsoul, Maffliers, Baillet, c'est... ça fait partie de... on a une communauté... c'est vraiment... c'est le même code postal, il me semble même » (Vincent, Baillet, Carnelle)

Carte 4.1 : les communes fréquentées pour les loisirs par les habitants des trois communautés de communes



Cet élargissement de la consommation de l'offre est partie intégrante de la qualité de vie périurbaine. Le maillage, certes moins dense mais facilement accessible, des opportunités permet d'en profiter au mieux :

« Dès qu'il y a un événement on y va, (...) c'est ce que j'aime aussi dans ces petites communes, nous on était sur Paris et on était tellement submergé d'informations et je ne répondais « présent » à rien , enfin à pas à grand-chose, alors que là, quand vous êtes dans une petite communauté, dès qu'il y a un truc, vous y allez, c'est le truc du week-end, donc dès qu'il y a un truc on y va quoi. » (Julie, Chevreuse, Vallée de Chevreuse)

Le discours des élus confirme cette forme d'attractivité généralisée des lieux au sein du bassin d'ancrage, mais elle est vécue sur le mode de la concurrence car, d'une part, le bassin d'ancrage que chaque ménage construit à partir de l'épicentre de son domicile ne

correspond pas aux périmètres institutionnels de l'intercommunalité ; d'autre part, les initiatives d'animation et de promotion intercommunales du territoire sont rarissimes, la seule action dans le domaine consistant à afficher le calendrier des différentes festivités sur le site internet de la communauté de communes.

« La circulation peut être problématique. On a un centre avec des commerces qui attirent beaucoup de monde. Je l'ai vu quand j'ai fait le tractage [pour la campagne des municipales] : je demandais aux gens où ils habitaient et beaucoup venaient des communes environnantes, il y avait beaucoup de gens de Coignières [pôle commercial relativement important avec une grande enseigne, NDR] par exemple. » (Entretien élu)

« La fête de la musique, on a une excellente programmation, mais on a un problème de fréquentation. C'est très variable selon les années, parce que les gens tournent : un coup, ils viennent ici, un coup ils vont dans une commune à côté, parfois dans la même soirée ! » (Entretien élu)

« [Le repas de Noël], on a arrêté parce qu'on était en déficit, et on s'est rendu compte qu'il y avait de moins en moins de monde de Seugy qui venait, c'était des gens de Viarmes, Chaumontel, Luzarches qui venaient, donc finalement on a pris la décision d'arrêter ce type de... ces animations ; notre objectif n'était pas d'animer les villes environnantes, c'était d'animer un peu Seugy, donc on a cessé. » (Entretien élu)

[Et vous n'avez pas d'initiatives communes ?] Non, à part le site internet qui regroupe et renvoie sur les sites internet des autres communes et qui donne un calendrier des festivités des différentes communes, autrement je trouve que c'est extrêmement pauvre, on n'arrive pas... » (Entretien élu)

Les pistes pour structurer ces bassins d'ancrage, qui semblent parcourus de mouvements browniens, ne sont donc pas encore prêtes à émerger au plan politique. A l'heure actuelle, les quelques navettes qui existent au niveau intercommunal sont marquées par la « ruralité » de leur conception : elles desservent les marchés (dont l'effet structurant dans les schémas de déplacements des ménages n'est pas tangible dans les entretiens) et les cimetières. En attendant, on peut en guise de synthèse discerner quelques logiques à l'œuvre dans la structuration des flux : si la hiérarchisation et la polarisation ne paraissent pas dominantes, les ménages « emboîtent » parfois les différentes échelles de la proximité selon des stratégies repérables. En repartant des choix associatifs, qui ont fait l'objet d'une étude plus poussée et inscrivent dans l'espace un certain nombre des points d'ancrage auxquels s'arriment les différents périmètres « investis » par la mobilité au sein du bassin intermédiaire, on peut distinguer trois types d'implication associative, qui mobilisent un peu différemment le réseau social et s'inscrivent dans différentes échelles de proximité.

- Le premier niveau de participation concerne les enfants en bas âge et repose principalement sur l'exploitation de l'offre communale (qu'elle soit publique, associative ou privée). Il s'agit d'accéder à une offre la plus

rapprochée possible. Compte tenu d'un maillage serré, beaucoup d'associations sportives et culturelles ont une aire de recrutement d'échelle très majoritairement communale. L'implication peut avoir une dimension de consommation purement utilitaire, même si celle-ci est freinée lorsque le fonctionnement est associatif (elle se développe lorsque la puissance publique commence à être sérieusement impliquée). Les mobilités associées sont faiblement chaînées mais plus fréquemment mutualisées.

- Pour répondre aux exigences plus diversifiées des enfants plus âgés, le rayon de fréquentation s'élargit pour englober les communes environnantes. Cet élargissement permet aussi de rationaliser les déplacements en « délocalisant » l'activité à proximité de l'établissement du secondaire fréquenté. Les activités des adultes s'inscrivent aussi souvent dans ce périmètre élargi. Le désir de trouver une activité adaptée à ses goûts mais aussi à son âge (et de pratiquer en bonne compagnie) motive l'effectuation de trajets plus longs. Le covoiturage est fréquent pour les enfants, lors des activités de fin d'après-midi mais aussi et surtout lors des déplacements lointains induits le week-end pour les matchs et compétitions. Le covoiturage existe également entre adultes, moins fréquemment toutefois, surtout lorsque les activités sont pratiquées en semaine. Dans ce cas, les obstacles sont nombreux : l'heure tardive à laquelle les activités se terminent dans la soirée génère l'envie de rentrer au plus vite ; l'activité est pratiquée sur le chemin retour du travail (activités sportives des hommes) ; après une journée de travail, l'heure est à la détente et l'envie de tenir une conversation s'évanouit...
- Enfin, l'engagement « citoyen » vise la promotion d'un intérêt général qui dépasse le niveau local (parfois pas de beaucoup, comme le montre l'association des usagers du RER B et sa composante « sud »). Ces associations n'ont pas le même périmètre d'intervention, même si elles cherchent aussi à changer les choses à un niveau très local. Les déplacements qu'elles occasionnent conduisent hors de l'espace proche mais ils sont rares, d'autant que leurs membres obtiennent souvent de la mairie la mise à disposition d'un bureau pour exercer l'activité par le biais d'une antenne sur la commune de résidence. Les enjeux étant ailleurs, cette implication ne génère que faiblement du réseau social local (sauf lors d'organisation d'événements caritatifs : c'est alors le réseau personnel de l'individu impliqué qui est mobilisé). Mais l'action peut parfois se décliner sous forme très localisée, et peut déboucher sur une mise en réseau des territoires, développant à terme un système d'échanges (par exemple, l'association Alliance Terre Vie qui fait la promotion de pratiques environnementales vertueuses a adhéré tout récemment au SEL, le système

d'Entraide Local, qui cherche à codifier⁴⁵ les pratiques d'entraide, et dont la question, entière, du succès ou de l'échec sera riche d'enseignements.

4. CONCLUSION

Si l'automobile est un adaptateur territorial, le territoire et ses opportunités sont aussi des adaptateurs de mobilité. C'est une ressource qu'il faut apprendre à mobiliser, et qu'on peut ensuite éventuellement chercher à faire évoluer : certaines associations ont pour vocation de se constituer en un interlocuteur crédible face à des instances consolidées et "extra-territoriales" (pour demander plus de fréquence de RER ou l'éclairage des pistes cyclables, par exemple). En l'état actuel de nos connaissances, leur relation à la puissance publique plus locale est marquée par l'autonomie. Néanmoins, l'engagement associatif est aussi un instrument de maîtrise spatiale et sociale de l'environnement, un instrument de pouvoir qui pourrait rencontrer la volonté de la puissance publique d'avoir des relais de son action sur le territoire (Tissot, 2011), notamment à l'échelle, labile et vide politiquement, des bassins de l'ancrage périurbain.

Longtemps négligé, de fait parfois déclaré inexistant compte tenu d'une morphologie qui ne le favoriserait pas, le lien social existe dans le périurbain, même si les modalités de sa construction relèvent aussi de la construction d'un "entre-soi" (Donzelot, 1996) et ne permettent pas d'évacuer totalement la critique du refus du "frottement assumé aux autres" (Lévy, 2003 ; Cailly, 2014). Les dynamiques associatives relevées dans nos territoires sont cependant bien le moteur et la manifestation d'interactions multiples. Leur vigueur renvoie au fait que les résidents périurbains, s'ils investissent dans leur logement, veulent également profiter de l'espace et des ressources qui environnent ce point de chute. Dans cette démarche, lieux et groupes constituent des repères indispensables, aussi bien pour les personnes âgées ayant passé leur existence sur place que pour les « nouveaux » arrivants dont l'identification progressive au territoire passe pour ainsi dire systématiquement par les relations nouées au sein d'une association. L'investissement associatif dépasse le cadre de la consommation de services (une attitude condamnée dans les discours et rapportée comme étant le fait des très nouveaux arrivants, quasi étrangers à la communauté) : il manifeste la volonté d'ancrage dans le long terme dans un territoire de résidence qui représente beaucoup plus qu'un simple domicile-dortoir. L'enjeu est de savoir exploiter les opportunités de proximité, moins nombreuses mais dont il est dès lors possible de profiter mieux.

Mais profiter des ressources environnantes au domicile ne signifie pas pour autant « s'assimiler » de manière figée à cet environnement. Le périurbain est l'emblème de la "ville au choix". On n'est assigné ni à un territoire, ni à un groupe unique et isolé, ni à une association (l'engagement étant révoquant). Cette liberté est revendiquée dans le mouvement, qui s'organise dans le refus de la routine immuable, dans la multiplicité des

⁴⁵ Il s'agit de donner une valeur d'échange comptabilisable du temps passé, indépendamment de la compétence mobilisée.

lieux fréquentés, essayés, parfois abandonnés puis retrouvés au rythme décrété changeant des contraintes et des envies. Le résident périurbain occupe, comme chacun de nous, « un espace diversifié, multiple (...), [il] est nomade, multilocal, ubiquitaire » (Bodin, Bonnin, 2009). Il recrée du communautaire dans un univers de choix, une « société des voisins » dans laquelle « les contextes sont alors des ressources et ils n'épuisent pas, loin de là, les possibilités et les capacités d'interprétation et d'action des résidents et citoyens concernés, puisque ceux-ci reconstruisent sans fin ces contextes mêmes » (Haumont, 2005). Pour ce faire, il mobilise conjointement savoir-faire automobile et savoir-faire territorial, qu'on peut définir transversalement comme la capacité à utiliser des réseaux pour développer une lecture stratégique et personnelle d'un contexte territorial et infrastructurel largement modelé par des forces exogènes.

Il est tout-à-fait hors de propos d'affirmer que les modes de co-habitation analysés ici sont spécifiquement périurbains, ou qu'ils concernent tous les espaces périurbains compte tenu des caractéristiques sociales des terrains enquêtés⁴⁶. Mais il reste que le processus d'ancrage, loin de se limiter à un enracinement résidentiel, révèle l'établissement progressif de liens qui "font avec" l'espace et ses caractéristiques, pallient ses insuffisances par l'auto-organisation et se jouent de ses limites pour "faire territoire" (Bodin, Bonnin, 2009).

BIBLIOGRAPHIE

Baudin G., Bonnin P. (dir.) (2009). Faire territoire, éditions la Recherche, Paris.

Berger M. (2013). Entre mobilités et ancrages : faire territoire dans le périurbain, Métropolitiques, janvier.

Breviglieri M. (2009) Le souci de propriété. Vie privée et déclin du militantisme dans un squat genevois, in Pattaroni L, Kaufmann V, Rabinovich A, Habitat en devenir. Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse, Lausanne, Ppur.

Dodier R. (2007a). Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains ? », *Norois* 202 | 2007/1.

Dodier R. (2007b) Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives, *Annales de la recherche urbaine* n°102, 31-39.

Dodier R. (2007c) Temporalités périurbaines : des navettes pendulaires à la fluidité et au conflit, *Espace populations sociétés*, 2007/2-3, 305-316.

Cailly, L. (2014) Les habitants du périurbain tourangeau à l'épreuve d'un changement de modèle: vers une recomposition des modes d'habiter? L'exemple des habitants de la ZAC des Terrasses de Bodets à Montlouis-sur-Loire *Norois*, 231(2), 75-90.

⁴⁶ Notamment, la pratique du village périurbain, qu'il s'agisse d'en fréquenter les commerces, les associations ou les manifestations festives, serait moins développée chez les classes moyennes et populaires (Rodier 2007a)

Charmes, E. (2005) Entre ouverture et fermeture : les rapports à autrui dans les tissus périurbains, in Haumont, B., Morel, A. La société des voisins. Partager un habitat collectif, Maison des sciences de l'Homme, 109-121.

Charmes E. (2008) Les périurbains sont-ils anti-urbains ?, version auteur revue en novembre 2008 de l'article paru dans Les Annales de la recherche urbaine, juillet 2007, n°102, pp. 7-18.

Cousin B. (2014). Entre-soi mais chacun chez soi. L'agrégation affinitaire des cadres parisiens dans les espaces refondés, in Actes de la recherche en sciences sociales, n°204, 88-101.

Donzelot J. (1999) La Nouvelle Question urbaine, Esprit n°258, 87-114.

Feildel B. et Martouzet D. (2012), La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains, Recherches Transports Sécurité Vol. 28, n°3-4, 271-289.

Girard V. (2014a) Un peuplement au dessus de tout soupçon ? Le périurbain des classes populaires blanches, in Actes de la recherche en sciences sociales, n°204, 46-69.

Girard V. (2014b) Des classes populaires (encore) mobilisées ? Sociabilité et engagements municipaux dans une commune périurbaine, Espaces et Sociétés, n°156-157, 109-124.

Granovetter M. (1976) The Strength of Weak Ties, American Journal of Sociology, volume 78, Issue 6, 1360-1380.

Haumont B. (2005) Préface : Entre public et privé : des espaces et des lieux toujours en chantier in Haumont B., Morel A., La société des voisins, Ed. de la Maison des sciences de l'Homme, Paris.

Jouffe, Y. (2010) La paradoxale mobilité des travailleurs précaires : vers de nouvelles inégalités ?, in Massot, Marie-Hélène (dir.), Mobilités et modes de vie métropolitains. Les intelligences du quotidien, L'Œil d'Or, Paris, 2010, 139-153.

Lévy J. (2003) Périurbain : le choix n'est pas neutre, Pouvoirs locaux, n°56, 35-42.

Pradel B., Cailly L., Fourny M.-C., Chardonnel S., Dodier R., Louargant S. (2014) Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement, Recherche Transport Sécurité.

Tissot S. (2011) De bons voisins, enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste, Paris, raisons d'agir.

CHAPITRE 5 - LES CHEMINS VERS LA SOBRIETE AUTOMOBILE

Les deux chapitres précédents nous ont permis de révéler et d'explicitier les savoirs-faire automobile et territorial des périurbains ainsi que leur articulation, et de montrer d'une part qu'ils limitent la portée spatiale des déplacements et permettent au fil des ans des reconfigurations des bassins de vie favorables à plus de proximité, et d'autre part qu'ils constituent des ressources dans une perspective de réorganisation des comportements de mobilité dans un sens plus durable.

Ce cinquième chapitre discute plus directement des conditions et modalités selon lesquelles les habitants de nos territoires pourraient mettre en œuvre un usage fortement atténué de la voiture, que nous proposons de nommer sobriété automobile par référence au concept de sobriété heureuse (ou simplicité volontaire). Notre objectif est également de contribuer à nourrir la réflexion, qui fera l'objet du chapitre suivant, sur les façons dont les pouvoirs publics pourraient inciter et accompagner un tel changement, et en particulier en atténuer les effets les plus néfastes (notamment ceux de court terme).

Les entretiens et le questionnaire⁴⁷ comportaient chacun une partie destinée à éprouver les marges de manœuvre et les stratégies envisagées par les ménages pour diminuer leurs usages de l'automobile (volontairement ou sous contrainte forte relevant notamment du prix de la mobilité). Il ne s'agissait pas de placer les enquêtés dans un objectif radical de sevrage automobile, qui semble peu réaliste au moins à moyen terme, mais plutôt de permettre de révéler les chemins vers des pratiques plus sobres. Par pratiques plus sobres, nous entendons plusieurs types d'évolutions : des changements modaux vers des modes plus sobres, incluant le passage à un véhicule électrique ou hybride, une baisse des distances parcourues en voiture, ou encore une croissance significative des usages partagés.

Nous avons d'abord cherché à voir si les ménages étaient prêts et en capacité, dans les conditions actuelles, à réduire leur usage de la voiture, et à identifier quels facteurs pourraient favoriser ce changement. Dans le questionnaire, c'est la question Q20 qui servait de support à cette réflexion : elle ne précisait pas de quel type de modération il était question (rouler moins, utiliser les transports en commun...), car l'objectif n'était pas d'aller dans le détail des comportements mais de recueillir des premiers éléments sur les facteurs pouvant favoriser une ou des formes de sobriété automobile. Les entretiens nous permettaient, par ailleurs, d'apporter une connaissance plus fine de ces éléments.

⁴⁷ Nos travaux ont ainsi cherché à explorer les facteurs pouvant conduire les ménages à réduire leur usage de la voiture (entretiens et question Q20 du questionnaire). La question Q21 interrogeait par ailleurs les ménages sur leurs réactions face à l'augmentation récente du carburant, tandis que la question Q22 les plaçait dans une situation de croissance du prix encore plus aigüe. La position adoptée durant les entretiens a également fait place aux dispositions d'adaptation pour le futur mais n'a pas non plus oublié de fouiller le présent.

L'influence de trois grandes catégories de facteurs, classiquement évoqués dans la littérature, était considérée dans les deux enquêtes :

- Les conditions faites à la mobilité, en termes de coûts des carburants, d'offre de transport en commun, d'aménagements pour favoriser les mobilités douces (marche et vélo) et d'alternatives à la voiture thermique ;
- L'accessibilité aux ressources pour les activités du quotidien, *via* le nombre de commerces et services présents dans la commune de résidence ;
- L'usage des TIC⁴⁸. Notre réflexion, toutefois moins développée que sur les deux points précédents, a principalement porté sur le rôle que peuvent ou pourraient jouer le télétravail et les possibilités d'achats et de démarches administratives en ligne sur la diminution de l'usage de la voiture.

Nous nous sommes ensuite attachés, dans les deux enquêtes, à placer les ménages dans un scénario d'augmentation sensible du prix des carburants, scénario plausible selon les experts à l'horizon 2020 même si à l'heure actuelle les prix à la pompe stagnent voire diminuent (Figure 5.1). L'objectif était de déterminer si des stratégies étaient d'ores et déjà envisagées par les ménages, quelles étaient ces stratégies et si elles prenaient en compte les augmentations passées et récentes (lors de la période d'enquête, au printemps 2013) du prix des carburants, susceptibles d'avoir déjà fait évoluer les comportements et/ou d'avoir préparé les ménages à des changements dans leur mobilité. Les entretiens, qui proposaient notamment un scénario concret de hausse de prix, ainsi que les questions Q21 et Q22 du questionnaire nous permettaient d'envisager plusieurs stratégies d'adaptation des ménages :

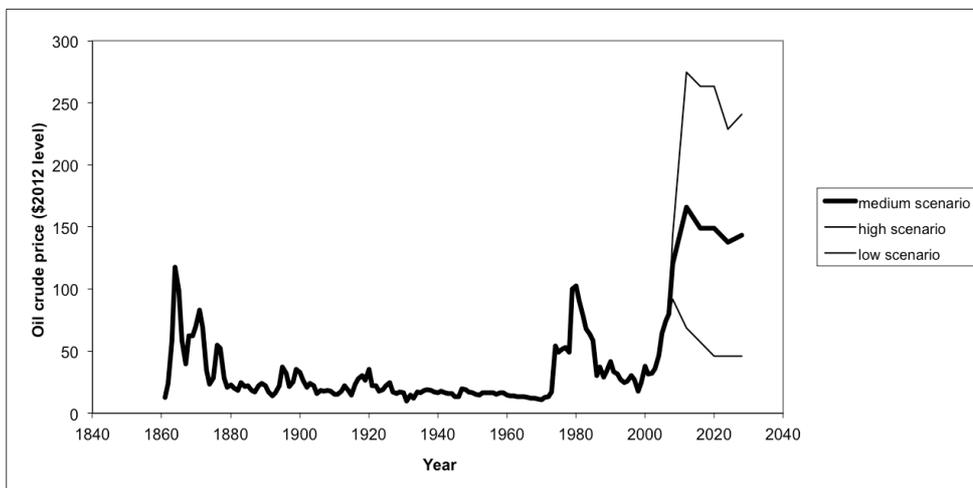
- Une baisse des dépenses de mobilité, pouvant prendre des formes variées : diminution des distances parcourues en voiture, report modal, chaînage ou regroupement des déplacements, achat d'un véhicule plus sobre, pratique du covoiturage. La question des stratégies de diminution des kilomètres parcourus a été creusée de manière spécifique pour déterminer dans quelle mesure elle pouvait être envisagée comme le résultat d'une suppression de certains déplacements grâce aux TIC (télétravail, achats et services en ligne). La relocalisation de l'emploi mais également celle du lieu de résidence ont également été envisagées comme stratégies possibles permettant de diminuer les distances.

⁴⁸ dont les relations avec la mobilité demeurent largement indéterminées dans la littérature, trois registres étant envisagés : la substitution (les TIC réduisent les déplacements), la complémentarité et enfin l'induction (les TIC augmentent le besoin de mobilité) (Aguilera et al., 2012).

- Une diminution d'autres types de dépenses, en particulier dans le domaine des achats et les loisirs, faisant donc mécaniquement augmenter la part du budget transport dans le budget des ménages.

Nous éprouvons, dans un premier temps, la dépendance à l'automobile des périurbains à partir des entretiens et de la question Q20 du questionnaire. A la suite des premiers constats établis dans le troisième chapitre et qui pointaient, déjà, un certain nombre de degrés de liberté, nous approfondissons ici la façon dont les gens envisagent (ou pas) de diminuer leur usage de l'automobile. Plus précisément, nous discutons les facteurs qui pourraient les amener à plus de sobriété. Dans un deuxième temps, l'analyse se concentre sur les marges de manœuvre et stratégies des habitants dans un contexte de forte augmentation du prix des carburants (entretiens et questions Q21 et Q22 du questionnaire, cf. annexes 1 et 2).

Figure 5.1 : Prix du pétrole et scénarios d'évolution



Source: BP Statistical Review of World Energy June 2013 jusqu'en 2007

Donovan & al. (2008) pour les scénarios de changement

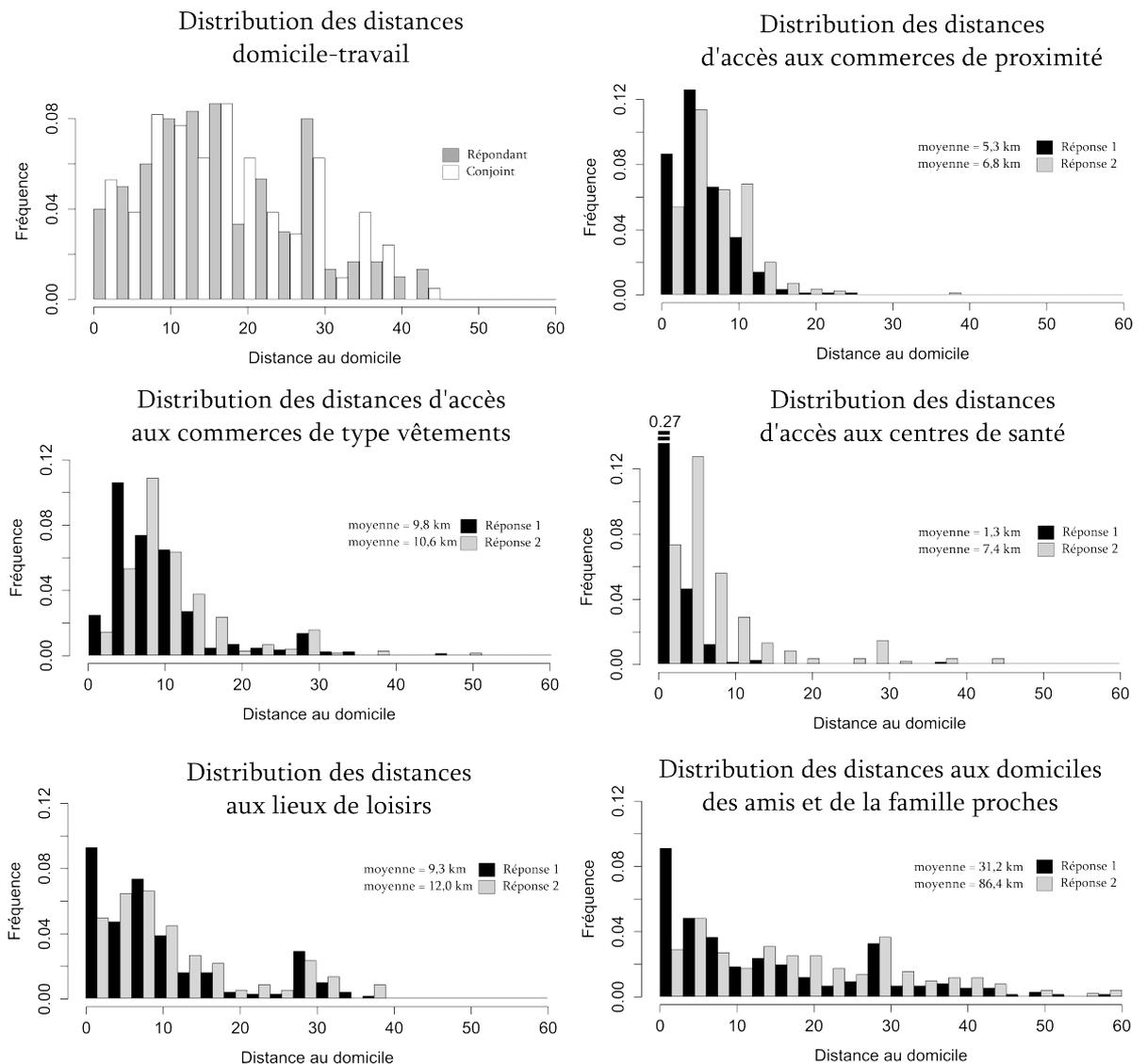
1. MOINDRE DEPENDANCE A LA VOITURE : LE CHAMP DES POSSIBLES

1.1 UNE RELATION AUTOMOBILITE-TERRITOIRE NI TENDUE, NI FIGEE

Les chapitres antérieurs ont montré que la dépendance automobile dans le périurbain n'est pas tant fondée sur un éloignement aux ressources du quotidien (la plupart d'entre elles se trouvant dans un rayon d'une dizaine de kilomètres du domicile des ménages), que sur une articulation singulière entre un mode de vie et une organisation territoriale largement co-construites et évoluant de concert. L'usage de la voiture permet d'optimiser l'accès (et notamment le temps d'accès) à des ressources dont la localisation est susceptible d'évoluer, parfois rapidement, et que la voiture permet d'abord de découvrir, puis d'utiliser et enfin de hiérarchiser : 89% des personnes interrogées par questionnaire estiment que la voiture leur permet de découvrir de nouveaux endroits. L'automobililité

permet d'instaurer et de maintenir une flexibilité (à différentes échelles temporelles) des modes de vie qui est largement valorisée par les habitants, et sur laquelle ils ne souhaitent majoritairement pas revenir. Ce n'est pas tant la voiture qui est plébiscitée par les périurbains que le mode de vie et les rapports aux ressources du territoire (notamment local) qu'elle sous-tend. Pour autant, nos enquêtes révèlent que les marges de manœuvre pour réduire la dépendance à l'automobile sont réelles, et de surcroît plutôt bien identifiées par les ménages.

Figure 5.2 : Distribution des distances par motif des habitants des trois communautés de communes (répondant et conjoint)



Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

Autrement dit la relation singulière entre automobilité et territoire tissée dans le périurbain francilien n'est ni complètement tendue, ni surtout figée, et seule une minorité des personnes interrogées par questionnaire (23%) considèrent qu'elles ne peuvent ou ne souhaitent pas réduire leur usage de la voiture. S'il n'y a pas de grand facteur socio-

économique qui semble différencier les réponses, on constate néanmoins que les hommes déclarent plus de difficulté à réduire leur usage de l'automobile (26% contre 19% des femmes). Mais probablement plus que le genre, et ses possibles relations contrastées à la voiture que le questionnaire ne permet pas de complètement expliciter (par exemple la proportion de femmes déclarant que la voiture leur permet de découvrir de nouveaux endroits est rigoureusement identique à celle des hommes), c'est plutôt l'intensité de l'usage actuel de la voiture qui semble influencer la propension manifestée par les répondants au changement d'usage de la voiture.

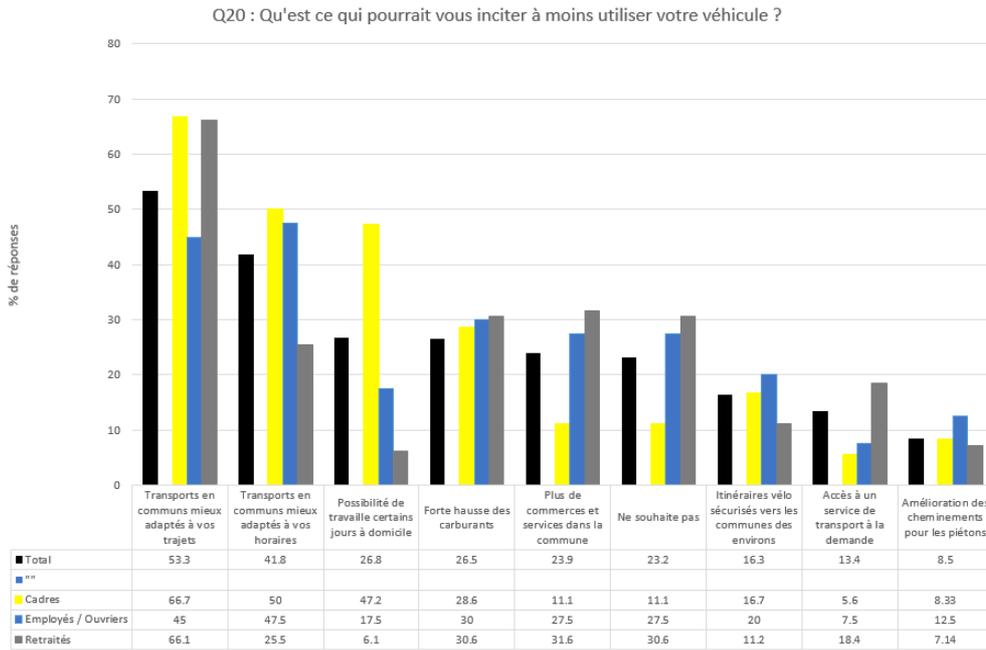
En effet les personnes qui déclarent ne rien pouvoir (ou vouloir) changer à leur mobilité roulent en moyenne environ 40 kilomètres de plus par semaine en voiture que les autres. Les retraités, et en particulier les plus de 65 ans, sont également plutôt moins enclins que les autres à envisager de changer leurs pratiques (35% des plus de 65 ans). Ils sont dans ce cas), probablement parce que leur usage de la voiture est déjà limité. Le fait d'avoir un emploi, donc des mobilités plus longues et aussi plus contraintes, constitue par contre un facteur plutôt favorable au changement : seulement 20% des actifs n'envisagent pas de réduire leur usage de la voiture.

Exploitation du questionnaire

[Q20] Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser moins votre véhicule ? (plusieurs réponses possibles)

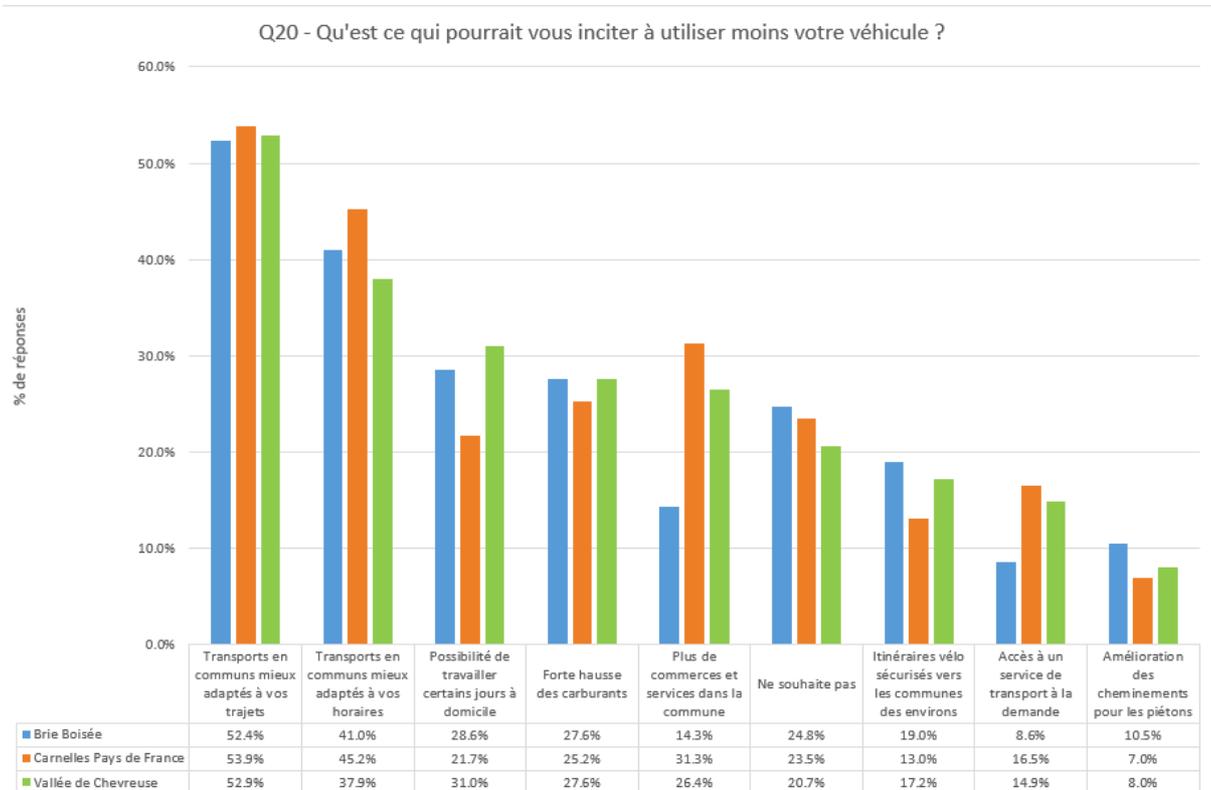
- Forte hausse des carburants 27%
- Transports en commun mieux adaptés à nos trajets 53%
- Transports en commun mieux adaptés à nos horaires 42%
- Accès à un service de transport à la demande 13%
- Itinéraires vélo sécurisés vers les communes des environs 16%
- Amélioration des cheminements pour les piétons 8%
- Plus de commerces et services dans la commune 24%
- Possibilité de travailler certains jours à domicile 27% (Actifs en emploi : 38%)
- Autre 0%
- Vous ne souhaitez ou ne pouvez utiliser moins votre véhicule 23%

Figure 5.3 : Réponses à la question Q20 par catégorie socio-professionnelle



Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

Figure 5.4 : Réponses à la question Q20 par communauté de communes



Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

1.2 LE POTENTIEL DE FORMES « SUR-MESURE » DE TRANSPORTS EN COMMUN

Parmi les pistes favorables à la sobriété automobile proposées dans le questionnaire, l'amélioration des transports en commun arrive en tête et un constat similaire peut être fait sur la base des entretiens. Les personnes enquêtées estiment que des transports collectifs mieux adaptés à leurs horaires et à leurs trajets, surtout dans le cadre de leurs trajets domicile-travail, pourraient les amener à moins utiliser la voiture. Ils sont, en revanche, peu enclins à substituer la voiture pour leurs déplacements de temps libre, de fait largement multipolaires, réalisés surtout en heures creuses et le samedi, et donc peu adaptés aux transports collectifs.

Cette attente vis-à-vis de transports en commun plus adaptés est particulièrement forte chez les actifs qui, si on exclut ceux qui estiment ne pas pouvoir ou vouloir changer leurs déplacements, sont 70% à répondre que des transports en commun mieux adaptés à leurs trajets pourraient contribuer à les amener à réduire leur usage de la voiture. Et cette proportion est semblable que la personne qui répond (ou son conjoint) utilise les transports en commun ou la voiture pour aller travailler, mais aussi que le lieu de travail soit Paris ou pas.

« Oui, je pense que beaucoup de gens lâcheraient la voiture, enfin, ou essaieraient de... Et puis oui, l'amplitude... oui, la fréquence des horaires. Les gens... on est obligé de travailler de plus en plus... enfin, sur des amplitudes assez grandes, et du coup... » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Parmi les retraités, ce sont ceux qui sont déjà les plus « mobiles », c'est-à-dire ceux dont le périmètre des activités dépasse l'échelle communale, qui sont les plus favorables à une meilleure adaptation des transports collectifs.

« Ben, négatifs... bon, le train n'est pas direct, à la limite. Vous voyez... Il y a 40 mn. Il pourrait y avoir une ligne... pour une demi-heure de temps en temps. Ce serait bien, mais... mais bon, ce n'est pas très, très grave. Et on se retrouve à Paris... au lieu de l'exposition. Et moi, là, j'y vais... En règle générale, j'y vais en train... parce que sinon il faut se garer. Vous êtes sûr de mettre plus de 40 mn. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

Pour les pratiques en dehors du travail, les habitants sont en fait prêts à réduire leur usage de la voiture à l'unique condition que leur mode de vie ne soit pas (ou très peu) remis en question, ce qui suppose l'accès à un service de transport très souple. Et si le transport à la demande est malgré tout peu plébiscité dans les réponses au questionnaire, c'est probablement en raison d'une mauvaise connaissance du terme (ou d'une difficile évaluation de son coût pour l'usager) : car c'est quasiment un service de transport public à la demande que les périurbains sont nombreux à réclamer, ou au moins de fortes évolutions dans le système actuel dont le troisième chapitre de ce rapport avait du reste montré certaines limites.

« Ah ! Je crois que nous, nous sommes en dehors du coup, là, parce que nous sommes attachés à nos déplacements en voiture. Étant donné que nous avons quand même la possibilité de partir à l'heure que nous voulons et revenir à l'heure que nous voulons, en gros, disons que pour nous, ça reste le moyen le plus commode pour se rendre chez des amis. Alors, je vous parle des déplacements à Paris, où nous pourrions faire ces manœuvres-là, prendre les transports collectifs, mais quand on va chez des amis, si je veux aller à Vaires-sur-Marne, par exemple, je ne sais même pas comment j'irais » - Joëlle, CC Brie Boisée, Villeneuve-le-Compte, 68 ans, mariée, retraitée.

L'attente des périurbains pour des transports en commun « sur-mesure » fait sens à l'aune de l'analyse du système automobilité-territoire constitué dans le périurbain, et que nous avons présenté dans les chapitres précédents. Elle doit toutefois être prise avec précaution car il s'agit là de l'évolution, parmi la liste proposée par le questionnaire, qui est la moins engageante pour les personnes : ils ne perçoivent pas véritablement son coût financier (dont la contrepartie en matière d'impôts), mais par contre ils entrevoient potentiellement son bénéfice non seulement sur leur propre mobilité mais probablement aussi en matière d'image et d'attractivité de la commune, donc de valeur de leur bien immobilier. Néanmoins les réponses ont le mérite de souligner, une nouvelle fois, la mauvaise superposition entre l'offre actuelle et les modes de vie périurbains, et de suggérer que des solutions de transport à la demande peuvent faire partie des réponses adaptées dans ces territoires, notamment sur les trajets domicile-travail qui justement sont ceux qu'il est le plus facile de massifier (pour faire diminuer le coût de ce type de transport).

1.3 LA PISTE DES RESSOURCES LOCALES

Le deuxième chapitre a montré que le mode de vie actuel des périurbains a peu d'intersections avec l'échelon intercommunal, notamment pour ce qui concerne les pratiques qui portent un fort usage de la voiture à savoir les achats et le travail. Nous pourrions en conclure que l'amélioration des conditions de mobilité par les modes doux au niveau intercommunal (itinéraires vélo sécurisés proposés dans le questionnaire) aurait peu d'impact sur la réduction de l'usage de la voiture. Toutefois les entretiens amènent à modérer ce propos. Ils montrent en effet qu'un certain nombre de déplacements réalisés en voiture pour des activités de loisir (sportives, associatives, rencontre entre amis) dans les communes avoisinantes, pour se rendre à la gare d'une commune limitrophe (par exemple Baillet-en-France et Monsoult ou Ferrières et Bussy) ou enfin se rendre à la gare lorsque celle-ci est excentrée de la zone urbanisée de la commune (par exemple Seugy) pourraient être réalisés en vélo.

« Oui, la fréquence, c'est sûr, ça jouerait. Et puis aussi, ce que je trouve regrettable entre Ferrières et Bussy... combien de fois je le dis aux enfants... dans les pays nordiques... j'adore les pays nordiques... Ils prennent le vélo tout le temps... tout le temps. Là, nous, on a... 5 ronds-points. C'est beaucoup trop dangereux, même pour des adultes. Mais on devrait, de Ferrières, avoir un pont réservé aux... aux vélos, et de là, ben, faire... faire nos courses, aller en vélo à l'école. Nos enfants devraient aller à l'école en vélo. À Bussy, il y a plein de pistes cyclables, mais

de chez nous à là-bas rien » - Agathe, CC de la Brie Boisée, Ferrières-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Ah oui. Humm. Non, parce que... non, parce qu'on peut être aussi un peu adepte, même si on n'est pas en plein centre-ville, quoi. On peut aussi faire du vélo, ici, quoi, enfin... Même se rendre à la gare en vélo plutôt qu'en voiture. Ça pourrait être... ça pourrait être aussi possible, donc, non, je pense qu'on est autant concerné, mais rien n'est prévu pour circuler. » - Gabrielle, CC Carnelle-Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

« Oui, alors, mon aîné habite dans la commune, il n'a... il n'a même pas... Il n'a pas son permis de conduire... il va travailler en vélo. Il travaille au CNRS. Il va travailler en vélo. » - Josée, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 82 ans, veuve, retraitée

A l'échelon communal, l'enjeu ne semble pas tant être une amélioration des circulations douces : les ménages n'expriment pas, en général, de difficulté particulière en matière de mobilité pour circuler à pied ou à vélo dans leur commune et accéder aux ressources communales. Le problème ne concerne semble-t-il pas tant les conditions de mobilité que la nature des ressources locales, c'est-à-dire leur quantité (et probablement aussi leur prix et leur diversité) : 24% des ménages interrogés estiment que l'augmentation du nombre de commerces et services dans leur commune les conduiraient à diminuer leur recours à la voiture.

« Je ne sais pas... si j'essaye à mon échelle de faire ce que je peux, je ne pense pas... non, il y a des trucs où je m'aperçois... je gêne aussi... mais... le fait de marcher... c'est vrai que les enfants, du coup, ils ne font pas vraiment des activités hors du... du village parce que je n'ai pas envie de courir partout et que, ben, oui, l'essence, ça coûte cher et que voilà, quoi, on n'a pas... Donc, on essaye de... de rester et puis on fait plus de vélo, on fait plus de marche et puis voilà, quoi. Alors, je ne sais pas si ça changera le cours de la planète... Ah, ah ! » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Les personnes inactives sont 27% et les retraités 31% à établir une relation entre les ressources communales et une forme de sobriété automobile, contre 21% des actifs qui expriment ainsi la contrainte que fait peser la localisation de leur emploi sur leurs mobilités.

Au sein des territoires enquêtés, une différence sensible apparaît entre la Brie Boisée et la communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse, toutes deux dotées de façon satisfaisante en commerces de proximité : alors que les ressources de la première semblent déjà utilisées au maximum (la possibilité de faire ses courses plus près n'apparaît pas comme un levier important de rationalisation de l'usage de la voiture), les habitants de la seconde identifient à l'inverse d'importantes marges de manœuvre puisque 30% d'entre eux citent l'augmentation de l'offre commerciale locale comme levier possible. *A contrario*, Carnelle semble sous-dotée en commerces et services ce qui se traduit par le fait qu'un tiers des ménages citent l'augmentation de l'offre commerciale comme levier possible de baisse d'usage de la voiture. L'augmentation du nombre de commerces et de services à l'échelle communale semble donc constituer une piste au regard de l'objectif de sobriété automobile, en particulier pour les moins mobiles qui sont les retraités et les inactifs. Toutefois les

habitants souhaitent majoritairement que cette augmentation des ressources locales ne se fasse pas au prix d'une croissance démographique, révélant ainsi le difficile équilibre à tenir pour les élus entre développement communal et maintien d'une forme de ruralité.

Finalement, il nous semble que le redéploiement des pratiques de déplacement à une échelle plus locale se pose d'abord à l'échelle communale, où il s'agit de continuer à accompagner le développement de pratiques déjà bien ancrées dans les modes de vie, et plutôt valorisées par les ménages au nom notamment de leur participation au développement local et à la vie de leur commune. A une échelle un peu plus vaste, celle des intercommunalités, l'enjeu est celui non pas d'un rétrécissement des bassins de vie, qui semble difficile en particulier pour les actifs car les emplois vont rester peu nombreux et peu diversifiés dans ces communes, mais d'une baisse des distances parcourues en voiture pour les motifs non contraints du quotidien et d'un basculement vers les modes doux (dont le vélo). Les leviers relèvent à la fois des politiques de transport et d'aménagement, car il s'agit de repenser la complémentarité et l'articulation des ressources locales à une échelle non plus seulement communale mais intercommunale.

1.4 LES TIC, AUXILIAIRES POTENTIELS MAIS SOUS CONDITIONS DE LA SOBRIETE AUTOMOBILE

- *Les trois manifestations des relations entre TIC et mobilité*

L'équipement en TIC est très largement répandu, au domicile comme en mode portable *via* les téléphones. C'est très largement l'utilisation au domicile qui nous a été restituée dans les entretiens. Elle montre que le phénomène central de la relation mobilité / TIC réside dans un objectif d'efficacité de la première en s'appuyant sur une mutualisation des possibilités et services offerts par les deux réseaux techniques qui supportent d'un côté la mobilité et de l'autre le recours au TIC. Cette mutualisation prend principalement trois formes :

- (1) l'optimisation : amélioration dans la réalisation d'un déplacement ;
- (2) la substitution : effectuer une tâche par les TIC, de manière dématérialisée et ainsi éviter un déplacement ;
- (3) l'induction: en lien avec l'optimisation, l'amélioration de l'information génère des déplacements ou du moins les facilite.

Les entretiens montrent que ces trois catégories sont en général mises en œuvre par les ménages de sorte qu'il est très difficile (et finalement un peu vain) de vouloir dégager une tendance dominante et quantifiée d'un effet des TIC sur les déplacements (Aguiléra et *al.*, 2012). A l'intérieur de ces grandes catégories, nous voudrions plutôt insister sur le côté hétéroclite des manifestations que chacune renferme.

(1) L'optimisation grâce aux TIC donne lieu à une augmentation du savoir-faire automobile. Les aspects juger et prévoir (cf. les réflexions sur le savoir-faire automobile au chapitre 3) sont grandement renforcés par l'utilisation du GPS, la consultation des sites pour éviter les embouteillages. Le développement des drive permet aussi à certains d'optimiser les courses en choisissant un drive situé sur leur trajet domicile-travail.

Point positif, on entrevoit la mise en place et le recours à un savoir-faire pour d'autres modes de déplacements que la voiture, en particulier le train. La mécanique cognitive du savoir-faire est transposée à ce mode, et reconfigurée en fonction de ces caractéristiques. Cela ouvre des perspectives dans la phase « prévoir » quant à la possibilité de mise en concurrence des modes pour réaliser un déplacement.

« Moi je regarde toujours le site de la RATP chaque jour avant de sortir du travail pour savoir à quelle heure passe le RER, quand j'ai la voiture comme ce soir, je regarde le site sytadin avant de partir, c'est obligatoire. » - Mireille, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre

« Oui tout à fait, internet aujourd'hui est un outil aujourd'hui qui nous permet de nous déplacer plus facilement, à avoir les horaires des passages des bus, à voir quand il faut prendre le train, à planifier nos horaires de transport si on peut dire » - Cécile, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 42 ans, mariée, hôtesse

(2) La substitution des TIC aux déplacements se développe surtout par rapport aux tâches administratives et en particulier le recours à la banque, l'achat de livres et de vêtements, alors que très peu de ménages font leurs achats alimentaires sur Internet (88% des répondants au questionnaire estiment n'y avoir recours que rarement ou jamais). Il est toutefois difficile de dire si on a réellement affaire à de la substitution, car nous ne connaissons pas les pratiques antérieures : l'information étant disponible depuis la maison, n'y a-t-il pas une augmentation des achats effectués ?

« Pour tous les achats qui ne sont pas alimentaires, je fais tout par Internet, de toute façon avec les deux petits c'est impossible d'essayer quelque chose ou de prendre le temps de regarder ce qu'il y a dans les magasins, donc finalement c'est plus simple de le faire à un moment tranquille à la maison. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières, 35 ans, mariée, accueil banque

Enfin la pratique du télétravail à domicile est assez peu répandue et réservée à certaines professions, notamment de cadres. Mais au total seulement environ 13% des personnes ayant répondu au questionnaire déclarent qu'eux ou leur conjoint travaille depuis la maison au moins une fois par semaine (et 8% au moins une fois par mois). Nous allons revenir ci-après sur cette question, car l'option du télétravail était explicitement proposée dans le questionnaire comme l'un des facteurs pouvant permettre de réduire l'automobilité.

(3) L'induction de la mobilité s'exprime en particulier dans le secteur des loisirs. L'information sur l'offre culturelle ou de transport augmente les possibilités de déplacement vers ces dernières.

« Oui tout à fait, internet aujourd'hui est un outil aujourd'hui qui nous permet de nous déplacer plus facilement, à avoir les horaires des passages des bus, à voir quand il faut prendre le train, à planifier nos horaires de transport si on peut dire. »

« Tout ce qui est renseignements... organisation de la vie pratique... gain de temps... réservation des places de spectacle, ou d'entrées... Je ne sais plus où on a été l'autre jour... Foire de... Non, pas Foire de Paris... le truc de l'agriculture, là. J'ai réservé les billets et imprimé à la maison, et pff... pas de queue. Voilà. » (Viarmes)

Dans le cas des achats sur Internet, nous ne sommes pas catégoriques sur le fait de considérer cela comme de la substitution. Le e-commerce se pratique pour l'achat de livre, de CD, billet de transport ou de concert, en revanche en ce qui concerne les achats alimentaires les avis sont plus partagés. On constate des pratiques plus développées au Carnelle-Pays-de-France où les parents avec enfants, souvent bi-actifs, pour des questions d'organisation, commencent à avoir recours aux commandes alimentaires avec passage au drive lors du retour domicile-travail. En revanche, dans les deux autres communautés de communes, les habitants présentent plus de réticences, plus sensibilisés aux parcours courts, à l'achat de produits locaux. Ces résidents insistent sur le côté convivial des courses, la rencontre avec les commerçants et de l'autre, l'importance de voir l'apparence du produit (en particulier en ce qui concerne les produits frais) et de pouvoir le choisir en fonction de sa date de péremption. Les enquêtés soulignent le risque d'une flambée des prix de livraison à domicile si le prix de l'essence augmente. Ils rappellent également que le système de tarification de la livraison dépend du montant total des courses (plus le montant est élevé plus celui de la livraison diminue) et que finalement les ménages au budget serré ou de petite taille, donc limités dans leur capacité d'achat, se retrouvent avec des coûts de livraison démesurés par rapport au montant des courses. Ce service est donc limité à une certaine catégorie de la population. Dans certains cas, un certain nombre d'achats donne lieu à une demande de livraison en magasin qui est gratuite par rapport à la livraison à domicile ou en point relais. En se rendant pour d'autres motifs sur la zone commerciale, on récupère alors l'achat.

« Non, je fais des achats par internet pour tout ce qui est vestimentaire, déco, mais non, jamais alimentaire. Je me déplace, j'ai besoin de voir ce que j'achète surtout pour les légumes, les produits frais. (...)Sinon je consomme des produits locaux, on a une petite agricultrice qui vend des œufs, je vais aussi souvent à la ferme à Marne et à Tournan il y a un boucher qui vend la viande de ses bêtes. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières, 35 ans, mariée, accueil banque

« Les courses... les courses, c'est ma femme qui les fait, au Drive à Carrefour. Donc, elle fait ça en semaine. Elle sort du travail et elle va chercher les courses et elle les ramène. » -Vincent, CC Carnelle - Pays de France, Baillet-en-France, 49 ans, marié, informaticien

- **Télétravail et mobilité**

L'option du télétravail (à domicile ou en télécentre proche du domicile) comme l'une des solutions aux problèmes de mobilité et notamment de congestion dans les grandes métropoles revient régulièrement dans le discours des décideurs, qui l'envisagent

notamment pour les zones périurbaines (avec aussi un possible effet secondaire de dynamisation de l'activité économique locale). Pourtant les enquêtes montrent, année après année, que cette pratique ne décolle pas, qu'elle reste l'apanage de certaines professions et qu'elle est souvent informelle, c'est-à-dire résultant d'arrangements avec l'employeur sans inscription au contrat de travail (Aguiléra et *al.*, 2014).

Nous avons souhaité analyser de manière spécifique la question du télétravail non seulement parce qu'elle resurgit périodiquement dans les réflexions des chercheurs et des décideurs, mais également parce que la réorganisation de la mobilité des actifs périurbains, dont l'usage de la voiture est plus intense que celle des autres catégories, est un enjeu majeur dans le périurbain. Enfin la pratique du télétravail, qu'elle soit effective ou souhaitée, n'engage pas seulement des décisions individuelles (contrairement au choix modal ou aux lieux de réalisation de ses achats) : elle dépend aussi voire surtout du type de métier et de ce que permet ou pas l'employeur.

Les résultats du questionnaire montrent que 27% des répondants l'identifient comme un élément favorable à un moindre usage de l'automobile, et 38% parmi les actifs en emploi. Ces déclarations sont à mettre en regard avec la relativement faible pratique du télétravail (entendu comme le fait de travailler au moins un jour par semaine à son domicile) chez les périurbains que nous avons enquêtés : 14% d'entre eux déclarent télétravailler au moins une fois par semaine (12% pour leur conjoint), et 7% au moins une fois par mois (8% pour le conjoint). La catégorie socio-professionnelle est très discriminante : les employés et les ouvriers sont peu nombreux à envisager le télétravail comme une alternative, probablement parce que leur type de métier s'y prête mal, tandis que les cadres expriment une représentation positive du télétravail comme possibilité de travailler à distance, au moins certains jours de la semaine (car on sait que le télétravail total pose des problèmes d'isolement et de désocialisation).

Le fait que les personnes qui utilisent les transports en commun pour aller travailler affichent des attentes semblables envers le télétravail à celles qui utilisent la voiture suggère que ce dernier n'est pas envisagé seulement comme un outil de réduction de l'usage de la voiture, mais, au-delà, comme un moyen de réduire la pénibilité du trajet domicile-travail, la perte de temps dans les transports et donc probablement, *in fine*, d'aider à mieux concilier vie privée et vie professionnelle. Cette analyse semble corroborée par le fait qu'en moyenne les personnes qui voient dans le télétravail une incitation à une baisse de leur mobilité affichent un temps de transport un peu plus élevé que les autres (et c'est la même chose pour leur conjoint). Il s'agit bien là d'attentes, pas forcément étayées par la littérature qui a bien montré que le télétravail ne résolvait pas tout, et qu'au contraire il pouvait générer de nouvelles difficultés en matière de conciliation des activités et des temps privés et professionnels. Toutefois la représentation des individus est marquée par une certaine

naïveté, entretenue probablement par le discours sur le télétravail qui prévaut dans la sphère publique.

Dans les entretiens, le télétravail est tout autant peu représenté dans notre échantillon sauf dans la vallée de Chevreuse où il a pu être expérimenté dans des ménages. Il peut également être ponctuel comme dans le cas d'une fin de grossesse ou présenté comme une fuite de l'ambiance du lieu de travail ou des collègues. Comme il vient d'être souligné, beaucoup d'emplois ne sont pas adaptés au télétravail. Il semble difficile de le mettre en place pour un certain nombre de nos enquêtés : RH, secrétariat, manager, manutention, accueil banque, aide à la personne.

« Je... Honnêtement, je ne me souviens plus pourquoi il était passé au télétravail. Je ne me souviens plus... Si, je sais. C'était parce que le contexte professionnel était tel que... il disait que ça n'avait aucune valeur ajoutée d'être... sur place, au travail... que de toute façon, il était en réunion téléphonique avec des gens qui n'étaient pas sur place... quoiqu'il advienne. Donc, ça ne changeait rien pour lui, et que tant qu'à être dans... que l'ambiance était telle aussi qu'il préférerait être à la maison. » - Eléonore, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 34 ans, mariée, informaticienne.

« Je travaille à l'hôpital donc le télétravail ce n'est pas pour moi. (...) Mon mari est métallier, ferronnier, il est obligé d'être sur place. » - Marise, CC Carnelle-Pays-de-France, St Martin du Tertre, 62 ans, mariée, infirmière.

« Et donc, je pense qu'on a quand même besoin du contact avec les autres. Il y a toujours des hésitations, un questionnement... vérifier... confirmer... affirmer. Et là, je pense qu'on a besoin des... D'être en relation avec ses collègues. Mon mari, il travaille dans les douanes, il est obligé d'être sur place, les 3 dernières années, là, il était à la formation... il dirigeait la formation... de... tous les douaniers. » - Agathe, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer.

- **Conclusion**

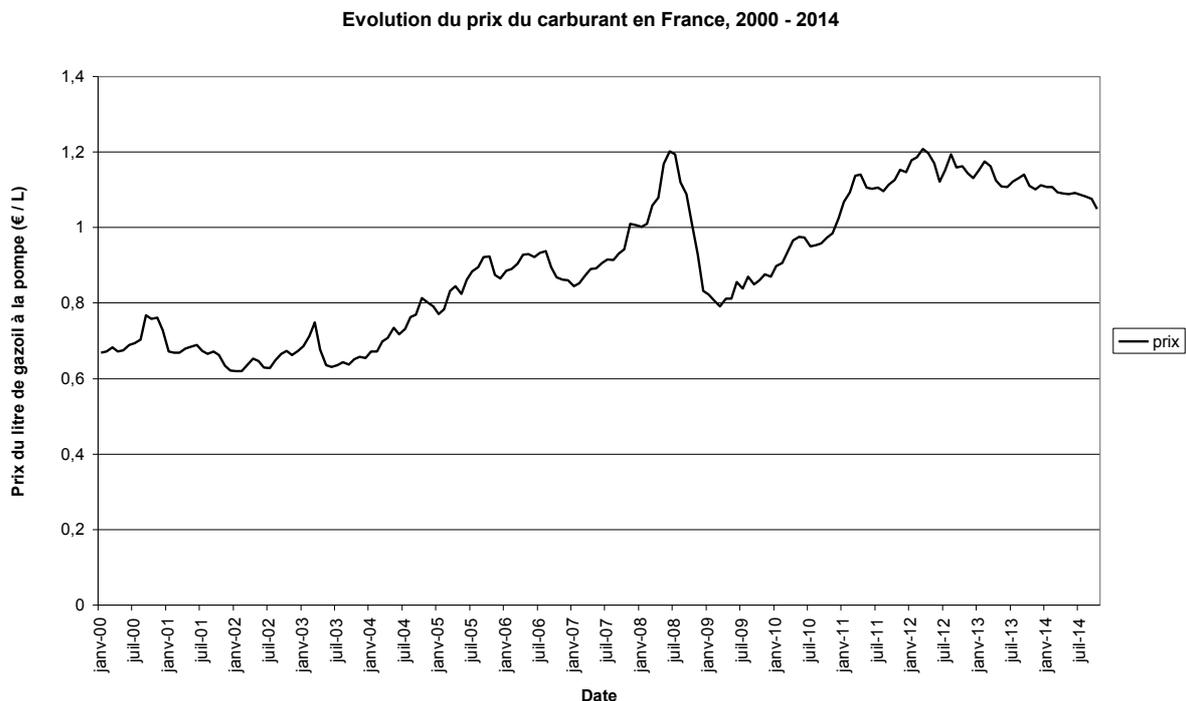
Les TIC entretiennent des rapports manifestes mais ambigus avec la mobilité et notamment la mobilité automobile, constat qui n'est du reste absolument pas propre au périurbain. Notre analyse confirme la superposition des effets de complémentarité, substitution et optimisation qui concernent chacun un ou des motifs spécifiques de la mobilité. Au final, on ne peut pas dire que les TIC réduisent ou augmentent la demande de déplacements, mais que les transformations se situent plutôt, en amont, à l'échelle des modes de vie, et notamment des pratiques d'achats. Le travail est encore peu concerné en raison de freins bien connus qui relèvent à la fois du contenu du travail, des réticences des employeurs mais aussi, souvent, de leurs salariés.

Si les TIC ne sont pas à l'heure actuelle utilisés par les ménages, y compris périurbains, pour diminuer leur dépendance automobile, notre travail suggère que ces technologies et les changements qu'elles favorisent ou pourraient favoriser à terme dans les sphères de la consommation et du travail sont susceptibles de constituer un recours appréciable pour les ménages en cas d'augmentation forte des coûts ou des contraintes liées à l'automobilité (hausse des carburants, système de type Rodizio -mis en place à Sao Paulo-

qui organise une circulation alternée selon les jours en fonction de la plaque d'immatriculation, mise en place de zones dans lesquelles sont exclus les véhicules polluants, etc.). La maîtrise de ces technologies constitue un facteur favorable à un usage expert centré sur un objectif de mobilité plus durable à travers une réduction de l'usage de la voiture voire un basculement vers les transports en commun dont les TIC peuvent contribuer à améliorer l'attractivité.

1.5 LA HAUSSE DES CARBURANTS : ERREUR D'APPRECIATION, VRAIES MARGES DE MANŒUVRE OU FATALISME ?

Figure 5.5 : Evolutions du prix des carburants en France (2000-2014)



Source : Conseil National Routier, 2014. (prix du gazole). Le prix du pétrole suit une courbe similaire. L'enquête par questionnaire à été réalisée en 2013, à peu près au pic de cette courbe.

Les réponses à la question Q20 montrent que les ménages n'associent pas majoritairement hausse des carburants (dont l'ampleur est il est vrai difficile à estimer dans le contexte actuel de relative stagnation des prix, mais qui était néanmoins présente dans les esprits du fait de la hausse qui s'était produite peu de mois auparavant) et réduction de l'usage de la voiture. Ils ne sont en effet que 27% à estimer que leur pratique automobile serait affectée par une telle évolution. Les actifs, qui sont pourtant plus enclins à aller vers plus de sobriété automobile (seulement 20% déclarent ne pas vouloir changer leur mobilité) que les retraités et les inactifs, sont plus nombreux à estimer que la hausse des carburants ne constituera pas un facteur de changement. Les actifs qui vont travailler en voiture sont malgré tout plus nombreux (27% contre 17% pour les actifs qui vont travailler en transports en commun) à estimer qu'une hausse des carburants les conduira à diminuer leur usage de

l'automobile, et ce d'autant plus que le nombre de kilomètres qu'ils parcourent par semaine est élevé.

« Donc, je n'arrive pas à savoir exactement quelle est... ma consommation. Bon, je pense qu'en essence, je consomme moins que quand j'allais travailler. Mais c'est sûr que le choc pétrolier, il fait réfléchir tout le monde. » - Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuves, retraitée

« Ben, je me déplace principalement dans la commune à pied, sinon je vais faire mes courses pas très loin en voiture. Je ne vois pas trop comment je pourrai prendre plus les transports collectifs, quand je travaillais je les prenais, mais là, je ne vois pas bien. En tout cas il faudrait tout de même améliorer les amplitudes horaires car le dernier bus s'arrête assez tôt et surtout après 18h il ne passe plus que toutes les heures. Dans ce cas là mon mari pourrait reprendre les transports collectifs et effectivement ça nous coûterait moins cher » - Michel, CC Carnelle – Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

On peut penser qu'une marge offerte par le savoir-faire automobile existe et sera dans un premier temps mobilisée. En effet, nous avons observé que dans un contexte économique relativement peu tendu (entre 1,25 € et 1,35 € le litre de diesel, entre 1,44 € et 1,60 € le litre de sans plomb 95 et 98), des stratégies sont à l'œuvre ou prêtes à être mises en œuvre en cas de nouvelles tensions, notamment sur le prix des carburants. Les considérations environnementales ne sont pas absentes des réflexions des ménages, mais à l'évidence elles ne constituent pas pour l'instant un facteur de changement. Si les prix de l'énergie sont actuellement peu dissuasifs à l'utilisation de la voiture particulière, nous avons pu constater qu'à court et moyen terme, le savoir-faire automobile dispose de certaines ressources adaptatives. Il y a :

- un "su" : les potentialités (théoriques ou dans le sens non expérimenté) de s'adapter à de nouvelles configurations ;
- un "connu" : l'expérimentation passée de ces potentialités qui ont pu être mises en place sur des périodes et des circonstances différentes ;

« Quand je travaillais chez Disney, j'habitais Saint-Maur, je prenais 2 collègues, 2 copines à Noisy-le-Grand. Je faisais un détour exprès par Noisy-le-Grand, et on se donnait rendez-vous... et je prenais mes 2 collègues à Noisy-le-Grand. Et comme ça, ça nous permettait de tchatcher dans la voiture. » (2)

- un "vécu" : la situation actuelle en matière de programme de mobilité.

Entre ces trois états, il peut y avoir un décalage en fonction des tensions conjoncturelles. Le "su" et le "connu" sont à considérer comme des ressources mobilisables pour le "vécu".

En écho à cette situation actuelle de « détente » des prix de l'énergie, par rapport à l'ensemble du système de mobilité et des déplacements effectués, l'accompagnement et le covoiturage peuvent paraître limités. Il ne faut cependant pas conclure à un intérêt limité pour ces pratiques et un individualisme forcené. Sans nier ces états de fait que nous avons pu rencontrer, il faut considérer que les pratiques sont loin d'être figées et qu'ici, le savoir-

faire automobile intervient très directement en pouvant ouvrir des brèches adaptatives lorsque cela est nécessaire. De nombreux témoignages montrent effectivement que les pratiques sont révisées en situation de crise. Les pratiques ne sont certes pas étendues et normalisées mais des procédures d'entraide et une auto-organisation en adéquation sont déclenchées en cas de difficulté. Il y a une marge de manœuvre pouvant être exploitée dans la perspective d'une aggravation des situations économiques et / ou environnementales.

Mais une fois cette « réponse d'urgence activée », à plus long terme, sans amélioration des transports en commun ou de possibilités de télétravail, il semble que la réaction des actifs à une hausse des carburants sera, au moins dans un premier temps, de faible ampleur, en raison de contraintes fortes dans leur mobilité (et malgré le fait que les actifs soient de loin les plus gros rouleurs !). Les ressources financières entrent probablement aussi en ligne de compte : les plus sensibles à la hausse des carburants sont en effet les personnes qui déclarent faire déjà attention à leur budget carburant : 40% d'entre elles estiment qu'une hausse des carburants les conduira à réduire leur usage de la voiture (contre 27% en moyenne). Même si le questionnaire ne fournit pas de données précises sur les revenus, tout indique (et c'est logique !) que la hausse des carburants affectera d'abord la mobilité des plus modestes, dont une partie des inactifs et des retraités, comme cela a été observé sur la période 2001-2008 (Hivert et Wingert, 2010). De fait, 30% des employés / ouvriers envisagent une baisse de la fréquence des déplacements et 15% de supprimer des déplacements dans le cas d'une hausse continue des prix du carburant, contre respectivement 20% et 10% des cadres.

1.6 CONCLUSION

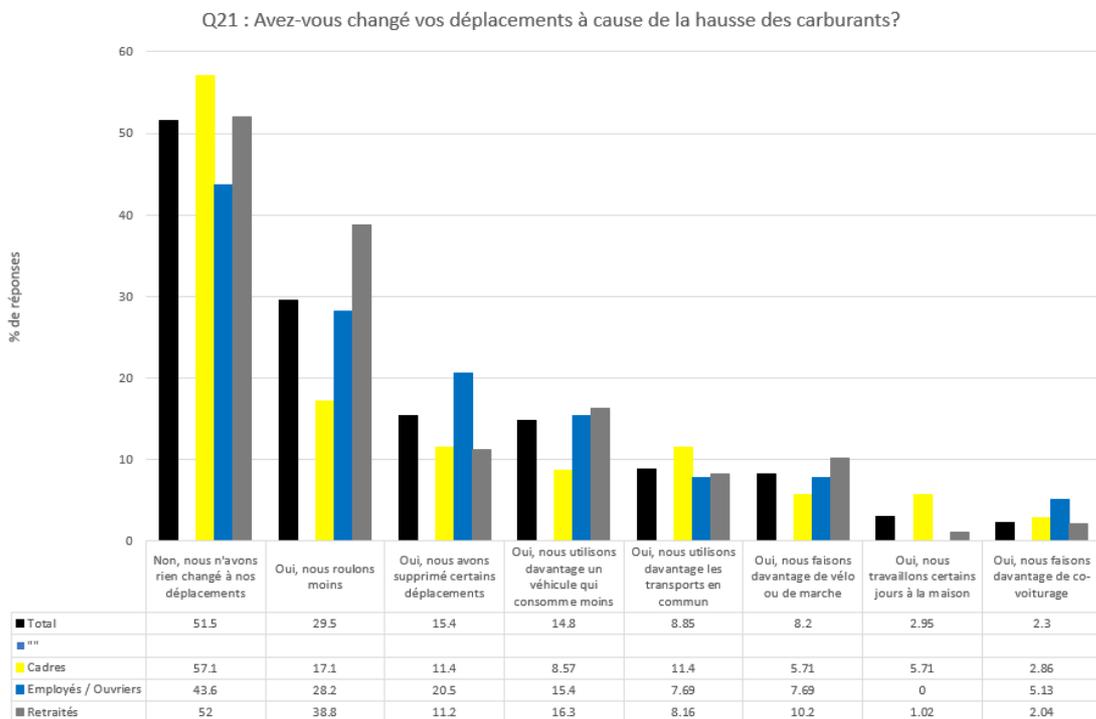
Les ménages périurbains sont prêts dans leur majorité à réduire leur usage de la voiture dès lors que des solutions sont proposées leur permettant à la fois de peu modifier leur mode de vie (demande de transports en commun « sur mesure »), mais plutôt de le consolider tout en l'améliorant, notamment en leur permettant de relocaliser certaines activités quotidiennes sur leur commune de résidence (demande de plus de commerces et de services) et leur domicile (possibilités de télétravail). Dans ce contexte la hausse des carburants est un facteur de changement mais il se heurte, en particulier pour les actifs les plus dépendants de la voiture, à de faibles marges de manœuvre objectives sans amélioration, par ailleurs, des possibilités de déplacement en transport en commun et/ou de télétravail, notamment pour les cadres. L'exploitation de questions spécifiquement dédiées aux réactions passées et envisagées à la hausse des carburants et l'analyse d'un scénario chiffrant cette hausse dans les entretiens permettent toutefois de mieux comprendre les réactions et les stratégies de court, moyen et long termes des ménages périurbains.

2. L'AUTOMOBILITE ET LE DEVELOPPEMENT PERIURBAIN A L'EPREUVE D'UNE HAUSSE SENSIBLE DES CARBURANTS

Il nous a semblé important de conduire une réflexion spécifique sur le niveau d'anticipation et la capacité des périurbains à faire face à une hausse forte du prix des carburants, et également de déterminer si les augmentations passées avaient contribué à les sensibiliser, à modifier leurs pratiques de mobilité et/ou à envisager des stratégies. Notre interrogation portait aussi sur l'avenir des communes périurbaines dans l'hypothèse où le prix des carburants venait à augmenter fortement : nous avons donc voulu savoir si déménager pourrait alors constituer une option pour certains ménages. Nous avons également demandé aux actifs si rechercher un emploi plus près de leur lieu de résidence faisait partie de leurs éventuelles réactions.

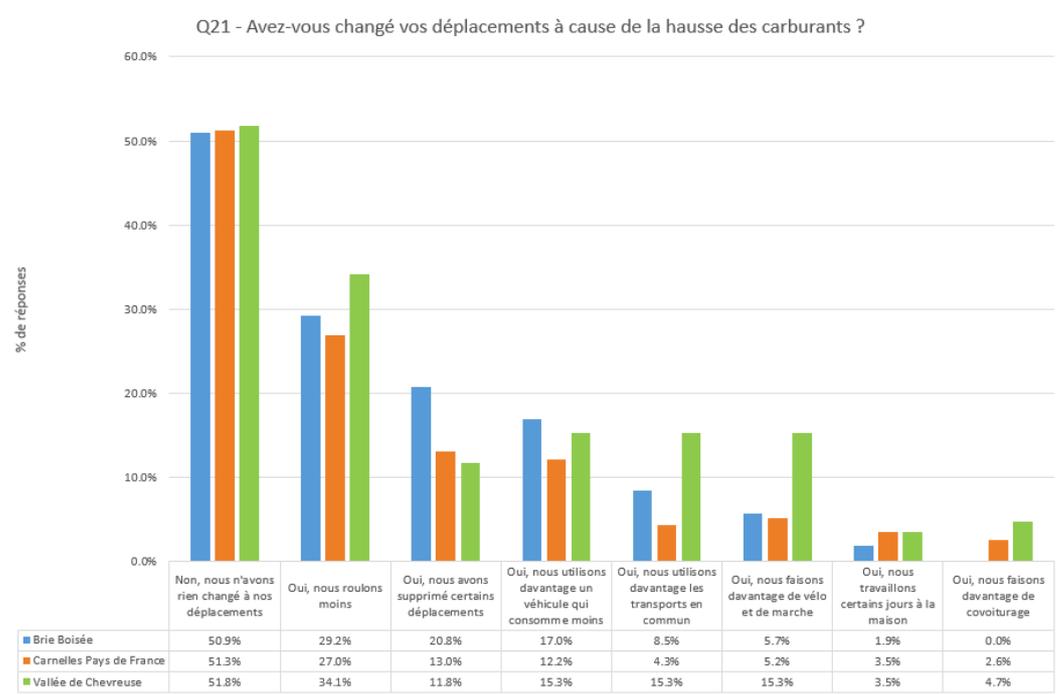
Dans le questionnaire, une première question (Q21) investiguait les réactions à la hausse des carburants (intervenue dans les mois précédant l'enquête), tandis que la question suivante (Q22) se plaçait dans une hypothèse d'augmentation encore plus sensible (sans toutefois en préciser le montant). Les graphiques ci-après présentent les réponses obtenues à ces deux questions.

Figure 5.5 : Réponses à la question Q21 par catégorie socio-professionnelle



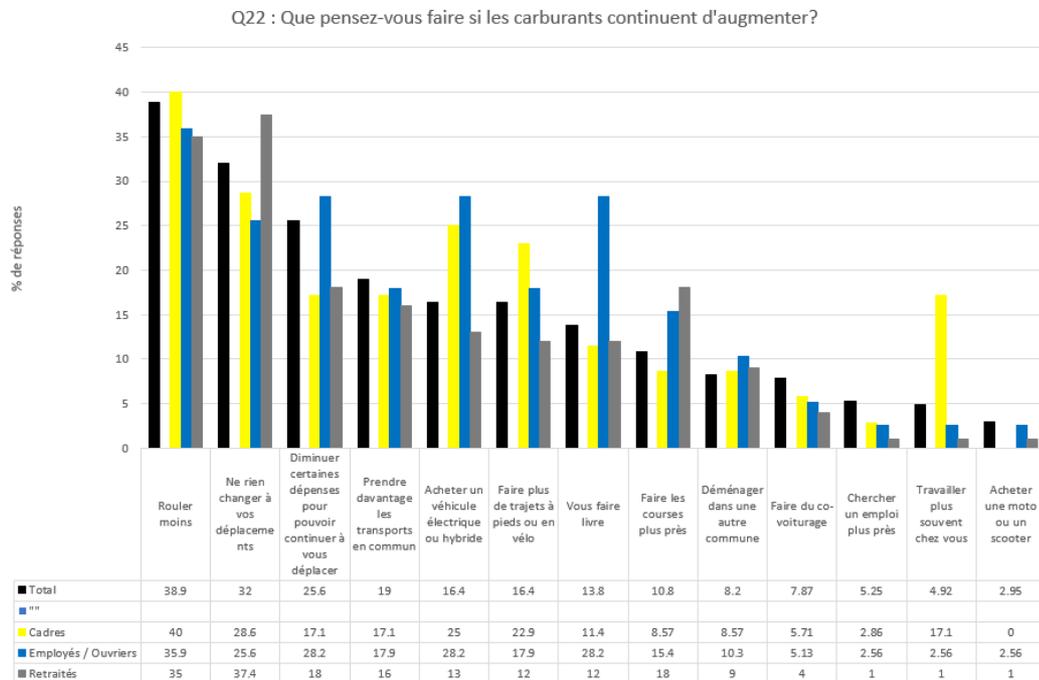
Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

Figure 5.6 : Réponses à la question Q21 par communauté de communes



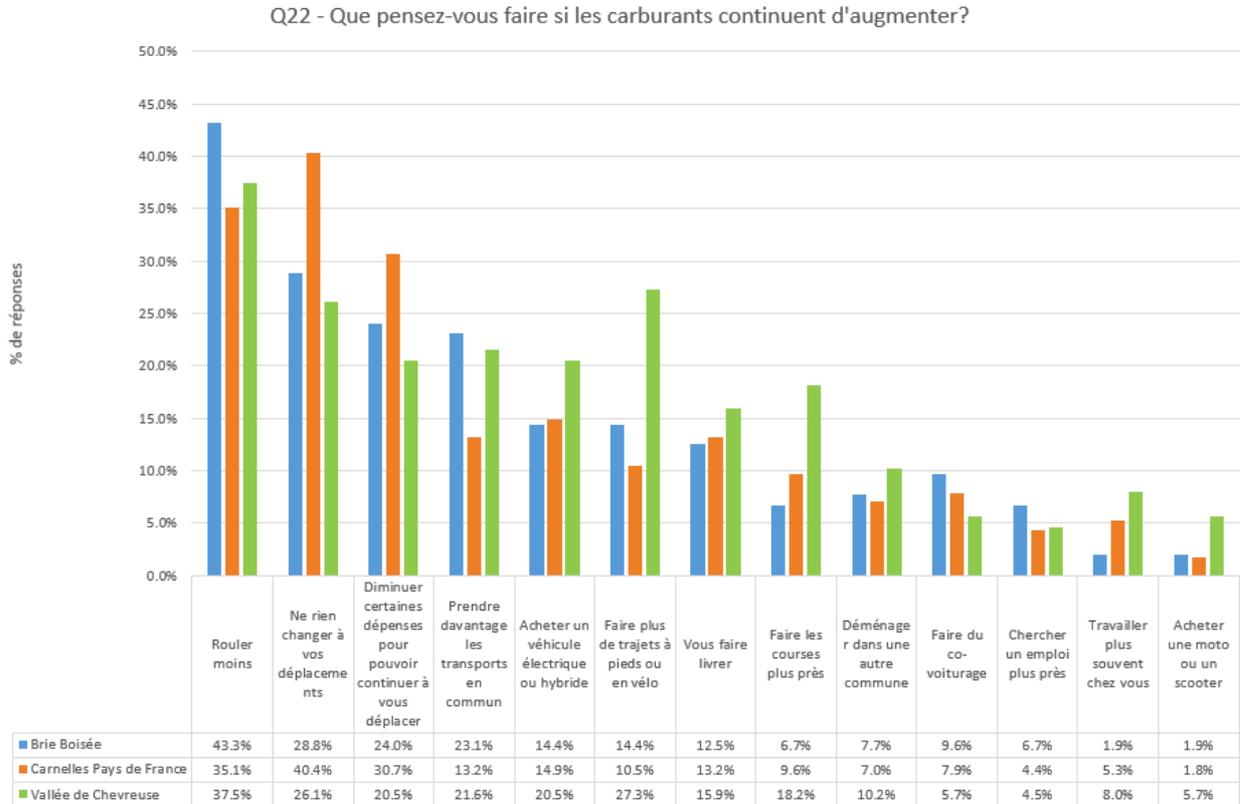
Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

Figure 5.7 : Réponses à la question Q21 par communauté de communes



Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

Figure 5.8 : Réponses à la question Q21 par communauté de communes



Source: Exploitation des enquêtes par questionnaire

Lors des entretiens, les personnes étaient placées face à un scénario dans lequel le litre de carburant atteignait 6 euros, soit environ 4 fois plus que le coût réel au moment de l'enquête. Nous rappelons ici toutes les précautions avec lesquelles il faut considérer les exercices de projection. Il nous semblait pourtant que l'exercice était indispensable, moins pour juger de la véracité des solutions que de la logique instinctive qui est déclarée.

Les résultats issus des entretiens et du questionnaire dessinent une image très convergente des réactions des ménages périurbains franciliens à une hausse forte des carburants, et montre que l'option majoritaire concerne une rationalisation toujours plus grande de l'usage de la voiture, que l'arrivée de modèles électriques ou peu consommateurs de carburants pourrait toutefois perturber.

2.1 LE DIFFICILE STATU QUO

Si périurbanité et automobilité ont tissé des liens très profonds, les analyses précédentes ont montré que la réduction de l'usage de la voiture est une perspective crédible pour une majorité de ménages, et que la hausse des carburants serait un déclencheur au moins pour une partie d'entre eux, ce que confirme l'analyse des réactions à l'augmentation passée des prix. Cette hausse (et plus globalement la médiatisation des questions environnementales) a aussi probablement aidé à préparer les périurbains à l'idée

qu'une transition était un horizon plausible, les trois quarts des ménages interrogés ayant estimé qu'ils devront modifier leurs pratiques actuelles si l'augmentation devait se poursuivre.

Les plus enclins au changement n'ont pas forcément une perception négative de la voiture, la proportion de ceux qui prévoient de modifier leur mobilité étant même plus faible parmi ceux qui déclarent que la voiture leur permet de découvrir de nouveaux endroits. Ils sont, d'ailleurs, tout autant motorisés (1,7 voiture en moyenne) que ceux qui ne souhaitent ou ne peuvent pas faire évoluer leurs pratiques. Les ménages qui envisagent de faire évoluer leur mobilité semblent par contre afficher une conscience plus aiguë du poids économique de l'automobile dans leurs dépenses : 27% des personnes qui font attention à leur budget carburant n'envisagent aucun changement dans l'usage de la voiture (par choix ou par contrainte, ce que le questionnaire ne permet pas de déterminer) si les prix flambent, tandis qu'elles sont 61% lorsqu'elles estiment que le budget carburant n'est pas une préoccupation importante. Le questionnaire ne permet pas d'apprécier avec précision le niveau des revenus, et donc de juger de leur niveau d'influence, mais il est évident que les plus modestes seront les premiers touchés par la hausse des carburants. Toutefois l'analyse des réponses par catégorie socio-professionnelle suggère que, parmi les personnes ayant un emploi, la propension à changer ses pratiques de mobilité n'est pas qu'une question de moyens financiers. Les cadres sont certes un peu plus nombreux que les employés et les ouvriers à déclarer n'avoir pas réagi à la hausse des carburants intervenue au cours des mois précédant l'enquête, mais la différence est relativement mesurée. Surtout, les réponses à la question Q22 (les réactions à une hausse qui se poursuivrait) montrent un écart sensiblement plus réduit, donc une véritable convergence des discours qui suggère que la grille de lecture des facteurs favorables au changement n'est pas réductible à la question économique, même si elle en constitue indiscutablement un aspect. Autrement dit, si les capacités financières ne sont pas neutres sur les réactions des ménages et en particulier sur leur temps de réaction, on ne peut pas réduire l'analyse des réactions à un simple clivage entre « riches » et « pauvres ».

« Non. Non... non. Non, parce que je pense que le déménagement... La... Le coût de la vie dans Paris, le manque de charme, donc... Voilà. Mais bon, je prendrais peut-être... Mais le train... Le train est cher aussi. Les carnets, ça coûte assez... enfin, au ticket, ça coûte très cher. Quand on a un abonnement, ça va, mais le ticket... » - Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée

2.2 LA RATIONALISATION ET LE REPORT MODAL, PLUTOT QUE LE SEVRAGE OU LE PARTAGE

À court et moyen termes, réduire l'usage de l'automobile, c'est-à-dire le nombre des kilomètres parcourus, est la solution la plus évidente pour les ménages, car c'est visiblement la moins compliquée à mettre en œuvre. Le « savoir-faire » automobile est ici clairement mis

en avant. Il semble offrir des marges de manœuvre qui ne sont pas à l'œuvre aujourd'hui. Tout se passe comme si les enquêtés montaient en puissance dans les capacités offertes.

Moins utiliser la voiture est considéré comme un sacrifice mesuré, dont l'impact anticipé sur les modes de vie est envisagé comme limité, beaucoup de ménages estimant rouler assez peu et donc être peu impactés par cette possible hausse des prix.

« Ben, je me déplace principalement dans la commune à pied, sinon je vais faire mes courses pas très loin en voiture. Je ne vois pas trop comment je pourrai prendre plus les transports collectifs, quand je travaillais je les prenais, mais là, je ne vois pas bien. Ben, non je ne me sens aussi concerné, mais je dois dire que je ne me déplace pas tant que ça. » - Michel, CC Carnelle – Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

« Je n'ai pas un usage fréquent de mon véhicule, donc ça ne va pas spécialement m'embêter. Je ne sais même pas, je pense que je ne changerai pas vraiment mes habitudes parce que je n'ai pas un usage fréquent de mon véhicule. Non, je ne changerai pas, je vous dis, j'ai un usage peu fréquent de ma voiture, je ne sais pas...diminuer mes dépenses pour pouvoir maintenir mes déplacements, peut-être me faire livrer les courses. » - Claude, CC Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée

Parce qu'ils ont une certaine maîtrise de leurs emplois du temps (en tout cas pour les activités non contraintes), et une bonne connaissance des ressources territoriales, les ménages estiment qu'ils peuvent rationaliser leur usage de la voiture, en particulier supprimer des déplacements, sans trop dégrader leur mode de vie (entre 10% et 20% selon les territoires). L'expérience passée vient pour certains conforter l'idée que la rationalisation automobile est possible et surtout suffit pour contrer l'augmentation des prix : 39% des ménages interrogés déclarent qu'ils ont réagi à la flambée des prix en diminuant leur nombre de kilomètres hebdomadaires, soit 60% de ceux qui ont effectivement modifié leurs pratiques.

Plus précisément, lors des entretiens qualitatifs, les enquêtés face au scénario du prix du litre d'essence à 6 euros ont dû repenser l'organisation de leur quotidien qu'ils venaient d'exposer juste avant. Concernant le prévoir du « savoir-faire automobile », une entreprise de rationalisation domine. Deux orientations pour cette rationalisation sont identifiées : l'abandon des déplacements et le réinvestissement de ressources locales. Les enquêtés soulignent la possibilité de diminuer leur mobilité, mais pas de la stopper. Ils insistent en effet sur la nécessité de maintenir une mobilité dans laquelle la voiture reste l'outil d'adaptation au territoire. Face à une augmentation des prix de l'essence, ils ne prévoient pas pour autant de faire des économies sur d'autres postes.

La diminution des déplacements prend la forme de différentes propositions, que l'on peut regrouper en 3 catégories :

(1) Délaisser des motifs. Cette diminution passera par la suppression de certaines sorties, en premier lieu les sorties restaurant, shopping, visite de Paris (coûteuses en distance et en argent) et les sorties qui impliquent les déplacements les plus longs (celles des

vacances). Prêts à sacrifier leurs activités de loisir, les enquêtés souhaitent, en revanche, préserver celles de leurs enfants et « *conserver les activités vitales et essentielles* » telles que les visites aux amis et à la famille (relations sociales).

« Il y aurait des sacrifices à faire, oui. Voilà, ça serait diminué certains loisirs pour... nos activités à nous... pas celles des enfants, les nôtres... oui, sur le shopping, sur les visites de Paris, sur les restos, sur... les choses comme ça, oui. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

« Non... Alors... le gazole à 6 €, le litre, je reste chez moi. C'est fini. J'arrête les activités... surtout. » - José, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 82 ans, veuve, retraitée

(2) Relocaliser des motifs. Les personnes proches de la retraite ou appartenant à un couple biactif se questionnent même sur le coût des déplacements domicile-travail et proposent deux scénarios : changer de travail pour se rapprocher du domicile lorsque cela est envisageable ou plus vraisemblablement arrêter de travailler. Concernant les personnes se déclarant prêtes à sacrifier leurs activités de loisirs, ces sacrifices pourront être compensés par la pratique d'activités plus locales et par la mobilisation de ressources de proximité. Cette adaptation se fera « sur le moment venu », toutefois les répondants soulignent leur crainte de perte de liberté.

« Ah, ben, on prendrait beaucoup plus le vélo. On ferait sans doute nos courses chez Casino... parce que... Ah oui. Ah oui... oui, c'est sûr. C'est sûr et certain, je réduirai mes déplacements et m'arrangerais pour avoir des activités à proximité. » - Agathe, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

(3) Rationaliser des déplacements. Des motifs pourraient être regroupés et les déplacements chaînés. Pour certaines personnes, la rationalisation extrême passerait par l'utilisation de la voiture uniquement pour les déplacements domicile - travail avec un chaînage systématique pour les courses lors du retour au domicile.

« Ah, ben, je réduirais tout. Ce qui est inutile. Ce qui n'est... pas vital, quoi. Je grouperais tout ce qui est... tout ce qui est vital, je le ferais parce que... c'est indispensable. Mais le reste j'essaierais, ou de grouper, ou de faire du covoiturage, ou de trouver des systèmes. Oui. Voilà. Pas l'activité, mais trouver le système pour continuer correctement, quoi. » - Marie-Christine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 45 ans, mariée, secrétaire.

Pour d'autres, la rationalisation passera par le co-voiturage. Les propos sont clairs, il ne semble pas envisageable de se séparer de la voiture. Le co-voiturage semble toutefois nécessiter d'un temps d'adaptation et une certaine volonté pour que les « *choses se mettent en place* ». Il pâtit du fait que les ménages identifient bien ses désavantages (perte de flexibilité dans l'organisation des activités, difficulté de trouver quelqu'un qui fait le même trajet aux mêmes horaires, établissement de liens jugés contraignants avec des tiers, etc.), alors que les avantages ne leur semblent pas encore évidents (ou trop faibles eu égard aux contraintes). La hausse récente des carburants n'a d'ailleurs pas été favorable au

covoiturage : seulement 2% des ménages ayant répondu au questionnaire déclarent que cette hausse les a incités à se tourner vers le covoiturage ! Soucieux de conserver un mode de vie flexible, ils envisagent de rouler moins, mais pas de mutualiser des trajets de façon régulière avec des voisins ou des connaissances.

(Le covoiturage) «Est-ce que j'en aurais envie ? C'est ça, le problème, est-ce que... Ben, ce qui m'aiderait, c'est que finalement, peut-être que ça va devenir une obligation compte tenu du fait que vous allez avoir le prix de l'essence qui va monter d'une façon vertigineuse dans les années qui viennent. C'est... ça sera la seule solution.» - Michel, CC Carnelle – Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

« Nous ne sommes pas non plus réticents au covoiturage, mais il faudrait que des choses se mettent en place pour se mettre en connexion avec d'autres intéressés pour les mêmes trajets. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

« On essaierait, je pense, oui, de... de réfléchir un peu autrement et d'optimiser, oui. Ou alors, essayer de... effectivement... de s'accorder un peu plus avec les mamans des alentours pour essayer de faire un covoiturage, quoi. » - Gabrielle, CC Carnelle-Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

Ce changement n'est malgré tout pas indolore pour les ménages : 78% de ceux qui disent rouler moins estiment que leurs conditions de déplacement se sont dégradées ces derniers temps (contre 48% pour les autres). Et un tiers de ceux qui envisagent de rouler moins considèrent qu'il leur faudra aussi diminuer leurs dépenses pour les achats et les loisirs. Le niveau des revenus joue un rôle : les employés et les ouvriers sont en proportion plus nombreux à anticiper des transferts vers le budget transport (qui rappelons-le est le deuxième poste de dépense des ménages français, derrière le logement, mais devant l'alimentation).

La rationalisation rime avec plus de sobriété dans l'usage de la voiture, et non pas, du moins dans un premier temps, avec démotorisation totale. L'abandon de la voiture est quasiment impossible dans les conditions actuelles d'organisation du territoire et de système de transport. Moins rouler ne rime pas systématiquement avec se reporter vers la marche, le vélo et les transports en commun. Pour la moitié des ménages, la baisse de l'usage de l'automobile est envisagée de concert avec un report vers les modes doux, mais pour une autre moitié elle signifie seulement, comme nous venons de le voir, une diminution des kilomètres parcourus, par rétrécissement de l'aire géographique des activités ou par suppression/chaînage de certains trajets, sans report modal.

« Oui, ben le vélo ce genre de chose oui, mais pour aller travailler, non ce n'est pas possible, pour les loisirs oui. (...) La seule chose, oui ben le vélo, en profiter pour faire le maximum le week-end, quand le temps le permet. Sachant qu'en plus il n'y a pas de piste cyclable. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières, 35 ans, mariée, accueil banque

« Ah, ben, écoutez, nous supprimerions justement les déplacements, entre guillemets inutiles. Quand je dis, entre guillemets, c'est parce que, bon, aller à une exposition, pour moi, c'est utile. (...) Nous resterions dans notre village. Ah, bien, les relations familiales ou amicales étant primordiales, nous donnerions le choix, je pense, à ce type de déplacements, en enlevant... tout ce qui est futilité à Paris, quoi (...) Oui, pourquoi pas, mais je crois que je me rabattrais beaucoup plus sur les ressources du village. Bon, il n'y a pas, évidemment, de quoi acheter des livres ou de quoi s'habiller, mais pour tout ce qui est alimentation, je pense que je vivrais sur le village. » - Joëlle, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 65 ans, mariée, retraitée

« Alors peut-être qu'au lieu de me déplacer pour aller chercher, tiens, je ne sais pas, des légumes et ben en même temps je me dirai je fais et le marché et le gros, voilà quoi, mais je prendrai quand même mon véhicule. Je continuerai mes activités, car ici si on ne prend pas la voiture, je fais un trou je me mets dedans. Peut-être que voilà, on ira moins à Paris et (...) essayer de grouper plusieurs choses en même temps. » - Flora, CC Brie Boisée, Favières, 35 ans, mariée, accueil banque

Enfin les TIC sont assez peu convoqués par les ménages. La livraison des courses à domicile semble toutefois une option plus crédible (ou en tout cas plus facile à mettre en œuvre) à court et moyen termes que le télétravail, que seuls certains cadres envisagent comme une solution à l'augmentation des carburants.

« Sinon, on irait moins à L'Isle-Adam, je rationaliserai aussi mes courses alimentaires plus qu'une fois par semaine, y aller en bus ou pourquoi ne pas passer à la livraison. Mais bon le prix de la livraison risque aussi d'augmenter si le prix de l'essence augmente. Mais surtout, on changerait de mode de transport, je ferai le maximum en vélo et puis si le prix des voitures électriques devenait accessible et ben on en achèterait au moins une pour mon mari qui n'a pas le choix, il est obligé de prendre la voiture. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

2.3 ACTIFS, INACTIFS, RETRAITES : UNE RELATIVE CONVERGENCE DES STRATEGIES

Actifs, inactifs et retraités n'affichent pas la même élasticité à la hausse des carburants, les retraités estimant plus souvent qu'ils ne changeront pas leur mobilité : ils sont 40% dans ce cas, contre 31% des actifs et seulement 13% des inactifs. Pour les inactifs, c'est probablement l'argument économique qui prime, comme pour les actifs qui sont de loin les plus gros rouleurs, tandis que les inactifs, dont la mobilité est plus locale, entrevoient moins la nécessité de modifier profondément leurs pratiques.

« Ben, je me déplace principalement dans la commune à pied, sinon je vais faire mes courses pas très loin en voiture. Je ne vois pas trop comment je pourrai prendre plus les transports collectifs, quand je travaillais je les prenais, mais là, je ne vois pas bien. En tout cas, il faudrait tout de même améliorer les amplitudes horaires, car le dernier bus s'arrête assez tôt et surtout après 18h il ne passe plus que toutes les heures. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

Les stratégies envisagées par ceux qui, dans ces trois catégories, prévoient de réagir à la hausse des carburants sont, par contre, relativement convergentes. Pour tous, le premier réflexe est de rouler moins, donc de diminuer le coût de l'automobile par un usage plus parcimonieux, encore mieux maîtrisé. La livraison des courses est une possibilité qui reste

assez peu envisagée, et surtout par les retraités, toutefois Carnelle se démarque un peu, probablement du fait du manque de commerces locaux.

En général, le repli vers le local est une alternative plus crédible pour les ménages, et elle l'est autant pour les retraités et les inactifs que pour les actifs. Cette stratégie passe par une repolarisation des achats sur la commune de résidence et un plus grand recours à la marche et au vélo.

« On peut aussi faire du vélo, ici, quoi, enfin... Même se rendre à la gare en vélo plutôt qu'en voiture. Ça pourrait être... ça pourrait être aussi possible, donc, non, je pense qu'on est autant concerné. » - Gabrielle, CC Carnelle-Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH

L'option des transports en commun vient systématiquement en seconde position des solutions envisagées, et est particulièrement forte pour les retraités qui sont 60% à y faire référence dans le questionnaire.

« Quand vous êtes à la retraite... 40 mn... ou 20 mn, ça change quoi... Bon, il suffit de s'organiser. Je pourrais effectivement davantage prendre le train, même si finalement je le prends déjà presque tout le temps quand je vais sur Paris » - Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuves, retraitée

« Remettre le service de bus, comme il était avant. Organiser des navettes pour les personnes âgées, qui ne peuvent pas partir comme ça pour la journée entière, ce n'est pas possible pour eux de rester toute la journée à Rambouillet pour attendre le bus du soir. » - Ivan, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, célibataire, inactif (invalide)

Les ménages pensent par ailleurs contrer la hausse des carburants par une diminution du budget consacré aux achats et aux loisirs et/ou par l'achat d'un véhicule électrique ou hybride, plus plébiscité par les actifs, plus gros rouleurs, que par les retraités et les inactifs.

Pour tous, déménager n'est que très rarement une option, ce qui d'une part renforce le constat d'une satisfaction élevée pour la localisation résidentielle, et d'autre part montre la résistance du choix périurbain à une hausse des carburants, même élevée.

Enfin, pour les actifs, le rapprochement du lieu d'emploi ne semble pas être une option. Le contexte économique (taux de chômage en hausse) n'incite probablement pas à envisager cette solution. Il faut aussi rappeler qu'en moyenne les actifs périurbains ne sont pas très éloignés de leur emploi (sauf si l'emploi est à Paris, mais à ce moment-là les transports en commun sont utilisés). Par ailleurs, la géographie métropolitaine des emplois n'offre que peu de possibilités pour de meilleurs appariements dans la mesure où la distribution de nombreux emplois suit une logique métropolitaine de polarisation à Paris et dans les grands pôles périphériques, et une faible diffusion dans le tissu périurbain.

2.4 RESTER DANS L'AUTOMOBILITE GRACE AUX VEHICULES ELECTRIQUES OU HYBRIDES ?

Pour des « experts » en utilisation de la voiture particulière, le premier réflexe est de rester dans cette pratique, mais, plus, important, dans cette logique. Les véhicules électriques ou hybrides apparaissent alors pour certains comme la solution idéale à condition que leur prix baisse et que leur autonomie s'améliore. C'est particulièrement vrai dans la Haute Vallée de Chevreuse (20% des répondants contre 15% dans les autres terrains), ce qui illustre que les ménages les plus aisés sont les plus capables de basculer de la voiture thermique à d'autres modes non dépendants du pétrole.

Au cours des entretiens, nous avons relevé que la plupart des enquêtés avaient réalisé des démarches d'information sur la voiture électrique. Très critiques vis-à-vis de son autonomie, du manque de structure (lieu pour recharger), sa fonctionnalité (manque de place dans le coffre pour une famille nombreuse en raison de la batterie ou pour mettre la poussette) et de son prix, les répondants témoignent d'un manque de croyance en la voiture électrique. Par contre ils admettent que ce mode de transport serait le plus adapté dans le sens où il n'impliquerait pas une modification de leur comportement de mobilité. 70% des personnes interrogées par questionnaire estiment que, s'il était moins cher, le véhicule électrique correspondrait à leurs besoins. Toutefois, le coût élevé du véhicule freine actuellement son acquisition : seuls 16% des gens envisagent dans le questionnaire d'acheter un tel véhicule si les carburants continuent d'augmenter.

« Ben, ça, c'est sûr que... Déjà, une grande réduction de la... de l'utilisation de la voiture à pétrole. Éventuellement, peut-être que je serais tentée de passer quand même à l'électrique...Voilà. Bon, maintenant, il faut quand même... il faut avoir les moyens... Parce que c'est un coût. Tout le monde ne peut pas. Ben, ça, c'est sûr Même si... aujourd'hui, j'ai les moyens, je réfléchis à 2 fois, quand même... parce que je me dis : « Mais est-ce que... est-ce qu'on est quand même prêt à mettre... ? » Voilà. J'avais vu des petites voitures électriques adorables chez Norauto... Ils prêtent des petites voitures électriques... 2 places. Mais c'est sympa. Je vais faire mes courses, ou j'emmène 1 enfant seulement, à... au conservatoire... Ben, une petite voiture électrique, on n'a pas besoin de... d'avoir 36 000 places, finalement. On est d'accord. 34 000 €, la voiture. Ça refroidit. » - Agath, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 48 ans, mariée, femme au foyer

« Mais surtout, on changerait de mode de transport, je ferai le maximum en vélo et puis si le prix des voitures électriques devenait accessible et ben on en achèterait au moins une pour mon mari qui n'a pas le choix, il est obligé de prendre la voiture. » - Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité

Une habitante de Viarmes (Carnelle-Pays-de-France) possède une voiture hybride achetée pour des raisons fonctionnelles, voiture automatique compatible avec son état de santé. La faible consommation du véhicule est valorisée pour son économie financière et non pour ses avantages écologiques. Aucune mention n'est faite d'éventuelles restrictions de circulation et de stationnement appliquées aux véhicules thermiques en agglomération, ce qu'on peut interpréter d'une part comme l'expression d'une dépendance faible à la

centralité principale ; d'autre part, comme le fruit d'une foi inébranlable en la pérennité du système automobile et de ses territoires, dont l'intégrité n'est pas perçue comme menacée.

De ce point de vue, la voiture électrique apparaît comme une mise en conformité. On peut penser que la question de l'autonomie (kilomètres pouvant être parcourus, mais également lieu de recharge) pourrait amener à des « retouches » au niveau du prévoir du savoir-faire automobile. Si actuellement, la circonspection domine, dans un contexte de prix des carburants élevé, le pas pourrait être sauté et l'achat se concrétiser : car cela coûterait moins que de sortir de la logique automobile. C'est en avançant l'hypothèse de rester dans la logique du système automobile que l'on peut comprendre le faible écho de la substitution par les TIC. Leur pertinence d'usage semble se cantonner à l'optimisation de l'utilisation de la voiture particulière.

2.5 LE CHOIX D'UNE RATIONALISATION DES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES : DE LA SENSIBILITE ECOLOGIQUE A LA SENSIBILITE ECONOMIQUE ET SOCIALE

Les habitants de la Vallée de Chevreuse se sentent peu concernés par les messages publics qui d'ailleurs ne leur viennent pas en tête. Une fois évoqués, ces messages ne les sensibilisent guère, mais ne représentent pas non plus une réaction de rejet.

« Par rapport à ces messages, ben, qu'est-ce que vous voulez que je vous dise... que... qu'une bonne citoyenneté, c'est tout. Par rapport au... au politique. Après, c'est une autre question, un autre débat. Je ne vais pas rentrer là-dessus, mais moi, à mon... à mon égard, moi, je suis... voilà, je suis tranquille, sauf si vraiment je suis un peu loin de la... de la ville, on va dire. Je ne suis pas vraiment beaucoup touchée, mais si vraiment j'étais touchée... je partirais plus loin. Là où je... après, c'est... c'est un peu compliqué. Par exemple, si vous me mettez, moi, devant une bouche de métro, je vous dirais : « Non, je ne pourrais pas vivre. » Je serais asphyxiée. Je serais malade. Et ça touche tout le monde, ça. » - Amina, CC Vallée de Chevreuse, Mesnil-St-Denis, 45 ans, veuve, aide soignante.

Conscients des slogans écologiques, les habitants du Carnelle rejettent les discours de sensibilisation à la diminution des déplacements automobiles. Le scénario proposé perçu comme une injustice a suscité de vives réactions. Résidant au sein d'un territoire mal desservi par les TC et avec la présence de peu de commerces, les enquêtés considèrent être obligés de prendre la voiture pour aller travailler et « vivre ». Pour eux les déplacements en voiture sont déjà vécus comme des contraintes et ne sont pas perçus comme un plaisir, mais comme une obligation. « Problème sans véhicule ça pourrait être compliqué ». Les habitants de Seugy et de St Martin du Tertre soulignent le paradoxe de ces perspectives de limitation des déplacements pour une dimension collective écologique alors que les élus continuent à construire de l'habitat sans développer davantage les commerces et l'offre de transport collectif.

« Mais... oui. Moi qui ne suis pas très manif, je serais peut-être dans la rue parce qu'à un moment, il faut peut-être trouver des solutions, quoi. Je ne sais pas si... Plus le droit de boire... plus le droit de fumer... Qu'on ait plus le droit d'aller voir ses copains... Qu'est-ce qu'on fait,

quoi. On reste juste enterré là où on est parce qu'on a atterri, par hasard, une fois quelque part... C'est quoi... » - Stéphanie, Carnelle, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale
« Il y a une vision des élus, actuellement, qu'ils soient de droite ou de gauche, qui est assez bizarre. On essaie de privilégier absolument l'habitat pour mettre des habitants... des habitants... il faut empêcher la voiture de venir. Hors, si vous n'avez plus de... si vous n'avez que de l'habitat, si vous n'avez plus de commerce et si vous n'avez plus de voiture, comment font les gens ? » - Michel, CC Carnelle – Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

Le scénario proposé aux résidents de la Brie Boisée a par contre suscité une réaction compréhensive. Les enquêtés ont connaissance des slogans concernant la rationalisation de la mobilité et présentent une certaine conscience écologique. Ils mettent d'ailleurs en avant des pratiques écologiques qu'ils ont déjà adoptées et qui ne sont pas forcément liées à la mobilité (compost, tri des déchets, propreté des rues, isolation de la résidence, changement des portes et des fenêtres, consommation de produits locaux, parcours courts). S'ils comprennent les messages, ils ne les appliquent pas, les estimant coûteux en temps et en fatigue. Ils rappellent notamment la dépendance automobile en raison de la faiblesse de l'offre de TC, en particulier (1) pour tous les déplacements de banlieue à banlieue pour se rendre à cette échelle intermédiaire où se situent les pôles commerciaux et de loisirs et (2) le soir pour se rendre au restaurant, au cinéma ou chez des amis. Enfin, lorsque certains rationalisent leur mobilité, c'est avant tout dans des perspectives d'économies financières plutôt qu'écologiques.

« On devient écolo parce qu'économiquement... voilà, quoi. Mais ce n'est pas... je dirais, c'est bien. C'est... enfin, ça va nous forcer... alors, c'est bien, non, parce qu'on devrait l'être dans l'âme, ah, ah ! Et de soi-même, mais je me dirais, à la limite, moi, j'ai été élevée en ville... mes parents qui ont été élevés à la campagne, peut-être qu'ils auraient pu garder ça parce que de leurs parents, autrefois, on faisait ceci cela comme ça, ils ne l'ont pas gardé parce qu'ils ont vécu une époque où il n'y avait pas de crise économique, où ils trouvaient un boulot... où ils avaient des sous, et eux, ils en ont profité, profité, profité. Nous, on se retrouve dans la démarche inverse, sauf que nous, on n'a pas été élevé à la campagne... moi, je n'ai pas été élevée à la campagne, je n'ai pas été... donc, il faut que je me... Que je me réadapte et que je me réapproprie cette conscience. Donc, moi, ma conscience écolo, elle passe d'abord par un problème économique, quoi. » - Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer

Sur l'ensemble des enquêtés, nous avons donc relevé peu de sensibilité écologique en ce qui concerne la mobilité. La rationalisation des déplacements automobiles déjà opérée dans les pratiques des habitants est motivée par la pénibilité perçue des déplacements, notamment celle du temps de déplacement et par la recherche de convivialité et d'économie financière (*via* le covoiturage). Cette rationalisation observée résulte également (1) d'un ancrage local important, fruit d'une amélioration de l'offre de services, de commerces, de ressources et d'activités locales et/ou (2) de l'évolution de l'offre de services et d'équipements à l'échelle intermédiaire pour la Brie Boisée et la Vallée de Chevreuse depuis une vingtaine d'années. En réponse au scénario d'augmentation du prix de l'essence, l'une des premières propositions concernant les changements de pratiques est celle de la

rationalisation des déplacements. Ce choix repose avant tout sur des motivations d'ordre économique et/ou de diminution de la fatigue liée au déplacement et non écologique. Les enquêtés ont davantage conscience de l'augmentation du coût de l'essence qui « se voit à la pompe » (choix du véhicule le moins consommateur au sein du ménage à Brie Boisée) que de l'impact écologique qu'induiront les déplacements automobiles.

« Je fais attention, quand même. Voilà. Mais je ne vais pas vous dire : « Je ne prends pas ma voiture parce que ça pollue. » Mais je ne la prends pas parce que je n'en ai pas besoin. » - Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée

« Voilà. Voilà. Ce n'est pas forcément à des fins écologiques, c'est plus... une combinaison de chose, ce sont les deux... parce que c'est vrai que c'est idiot. C'est idiot d'y aller à deux... à 2 voitures, quoi. » - Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, Institutrice

3. CONCLUSION

De manière générale, nos résultats montrent qu'il n'est pas envisagé par les ménages de bouleverser de façon radicale le mode de vie actuel, c'est-à-dire leur mobilité non plus que leur localisation résidentielle (Desjardins et Mettetal, 2013). Le déménagement n'est une solution que dans peu de cas. Et lorsque les enquêtés parlent de déménager en réponse au scénario proposé dans les entretiens qualitatifs, ils décident de partir en province et ne souhaitent en aucun cas se rapprocher de Paris.

« Déménager, oh, oui, certainement. En province et encore plus dans la nature. » - Marie-Christine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 45 ans, mariée, secrétaire.

La recherche d'un emploi plus proche n'est pas non plus une option envisagée ou crédible pour les actifs, probablement parce que le fort taux de chômage rend tout changement d'emploi délicat et aussi parce que la géographie des emplois métropolitains laisse peu de place, à localisation résidentielle inchangée, à un tel rapprochement (Korsu et Massot, 2006).

En revanche, des marges de manœuvre sur la programmation actuelle sont identifiées par l'entremise du savoir-faire automobile, et les enquêtés se proposent de les mettre en action. Sous l'hypothèse d'un prix du litre à 6€, on assiste à une montée en puissance de la rationalisation sur les aspects juger et prévoir. Du point de vue du juger, le passage à la voiture électrique en substitution d'au moins un véhicule du ménage est déclaré. Des enquêtés ont pu nous expliquer s'être déjà renseignés mais le rapport autonomie / prix / besoin de mobilité ne paraît pas actuellement satisfaisant pour passer le pas. Des conditions telles que la hausse du prix de l'énergie pourraient toutefois faire levier.

« Oui. Non, je pense qu'on passerait à la voiture électrique... Sérieusement... C'est... oui, ça serait une autre stratégie, je pense. La voiture électrique, c'est ce qui paraît le plus... La seule solution, c'est la voiture électrique. Je pense que voilà. On aurait au moins une voiture ... pour les deux. » - Éléonore, CC Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 34 ans, mariée, informaticienne.

« Je suis allée la voir parce que mon mari et moi, on était plutôt... OK pour la prendre, sauf que l'autonomie est complètement ridicule, et que ce n'est pas une voiture qui est faite pour le

quotidien puisqu'en gros, je ne peux même pas y mettre la poussette, quoi. Une voiture familiale qui est... (...) Il y a une batterie qui prend la moitié du coffre. Et on peut faire 2 km... avec » - Stéphanie, Carnelle, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale

Concernant la dimension prévoir du savoir-faire automobile, une logique de rationalisation de l'usage actuel domine, par suppression de certains déplacements et diminution des kilomètres parcourus. Le poids des habitudes et l'entrelacement entre modes de vie et automobilité rend, il est vrai, difficiles des ruptures véritablement radicales. Par ailleurs la perspective de voir se démocratiser des véhicules moins gourmands en énergie et l'impact assez limité des hausses passées des carburants sur le budget des ménages limitent la crédibilité des scénarios présentant des contraintes très fortes sur l'usage de l'automobile.

Les résultats obtenus dans cette partie ainsi que les précédentes nous permettent toutefois d'esquisser des pistes de recommandations à destination des pouvoirs publics dans les domaines du transport et de l'aménagement.

BIBLIOGRAPHIE

Aguiléra, A., Lethiais, V., Rallet A. (2014). Le télétravail: sortir de l'impasse. *Métropolitiques, à paraître.*

Aguiléra, A., Guillot, C., Rallet, A. (2012). Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 46(4), 664-672.*

Desjardins, X., Mettetal, L. (2013). L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique. *Flux, (3), 46-57.*

Hivert, L., Wingert, J.-L. (2010). Automobile et automobilité: quelles évolutions de comportements face aux variations du prix des carburants de 2000 à 2008 ?. A. Bonnafous, E. Boucq, M. Glachant, L. Hivert, V. Kaufmann, M. Goyon, J.L. Madre, N.Ortar, S. Vincent, J.L. Wingert. *Pétrole, mobilité, CO2 : Les politiques publiques et l'automobilité face à la variation des prix du pétrole. Rapport Final : mai 2010, PREDIT, p7-25, 2010. <hal-00614570>*

Korsu, E., Massot, M. H. (2006). Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail: les enjeux pour la régulation de l'usage de la voiture en Île-de-France. *Les Cahiers Scientifiques du Transport, 50, 61-90.*

CHAPITRE 6 - LES DEFIS DU DEVELOPPEMENT DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE PERIURBAIN

Sans nier la place hégémonique de la voiture et les problèmes environnementaux mais aussi sociaux qui en découlent, l'analyse des modes de vie des périurbains franciliens dessine, tout au long des chapitres précédents, un portrait moins caricatural et plus « durable » que celui que proposent habituellement beaucoup de responsables de l'aménagement régulièrement relayés par les médias. Nos constats vont, du reste, dans le même sens que de nombreux travaux empiriques récents (Berger et *al.*, 2014 ; Bonnin-Oliveira et *al.*, 2014 ; Dodier et *al.*, 2012), qui proposent sinon une réhabilitation du développement périurbain, du moins un regard plus équilibré (Charmes, 2007 et 2009) qui en particulier s'appuie sur l'identification des potentialités d'une « mise en durabilité » de ces territoires (Feidel et *al.*, 2014). La partie précédente, qui a discuté des conditions d'une transition vers un usage plus sobre de la voiture, s'inscrit dans ce débat.

Nous proposons de poursuivre cette réflexion en posant la question des conditions de développement de l'usage des transports en commun dans le périurbain. Les chapitres antérieurs ont pourtant dressé un bilan peu encourageant : très faible, la part modale des transports publics n'a fait que stagner au cours des dernières décennies. Toutefois, nous avons aussi identifié les attentes des habitants pour des transports publics cependant assez radicalement différents dans leur géographie et leur fréquence. Il nous a également été possible d'établir des liens, qui ne semblent pas que relever du discours, entre une telle réorganisation des transports publics et une baisse effective du recours à la voiture.

L'objectif de cette partie est donc d'approfondir l'analyse des modalités du développement de l'usage des transports en commun. Une première réflexion propose des pistes d'amélioration de l'offre actuelle dans chacune des trois communautés de communes à partir d'un diagnostic fondé sur les entretiens (donc les pratiques, mais aussi les discours des habitants) et l'analyse des réseaux existants. Une seconde réflexion considère les territoires (et non plus les pratiques des habitants) et pose la question de leur compatibilité et de leur adaptabilité aux principes d'un aménagement permettant un usage des territoires par les transports collectifs (et plus largement des modes doux), ou TOD (*Transit Oriented Development*, cf. encadré ci-après). Il s'agit, dans chacun des trois territoires, d'identifier les atouts, les faiblesses et les modalités de la mise en œuvre de ce modèle traditionnellement plutôt appliqué aux territoires plus denses, et aussi de poser la question de son échelle spatiale de pertinence.

Plus que dans les chapitres précédents, l'accent est mis ici sur les différences entre nos trois territoires d'études sur lesquels le développement de l'usage des transports

collectifs revêt en effet des modalités spécifiques qui dépendent, en particulier, des caractéristiques des formes urbaines locales et des réseaux de transport.

ENCADRÉ 1 – le TOD : *Transit Oriented Development*

Cette expression n'a pas, à ce jour, fait l'objet d'une traduction « officielle et unifiée » en langue française. Aux États-Unis, *transit* signifiant transport collectif, TOD pourrait se traduire « aménagement urbain en liaison avec le transport collectif ». Diverses traductions plus concises ont été proposées, « urbanisme orienté vers le rail » étant l'une d'elles.

C'est en 1993 que l'architecte et urbaniste Peter Calthorpe propose un modèle de croissance des villes américaines reposant non plus sur l'usage de la voiture particulière, mais sur des pratiques de mobilité durables, rendues possibles par une nouvelle forme d'urbanisation (*New Urbanism*). Cet ouvrage de référence [Calthorpe, 1993] est considéré comme fondateur des principes du TOD, avec notamment le fameux schéma théorique (non contextualisé) d'aménagement urbain d'une zone circulaire (comprenant logements, commerces et activités) d'un rayon de 600 m (rendant aisément accessible à pied, au sein de la zone, toute destination depuis toute origine), dont le centre est occupé par une station de transport collectif et dont la densité décroît avec la distance à cette dernière. Par la suite, Robert Cervero résume ces principes [Cervero et Kochelman, 1997] par la célèbre formule « 3D » (pour *density, diversity, design*), désignant ce qu'il considère comme les trois facteurs clés susceptibles de favoriser des pratiques de mobilité plus durables : la densité et la mixité (des fonctions urbaines) réduisent la nécessité du recours à l'automobile (rapprochement des origines des destinations), la qualité des espaces publics (*design*) rend la marche à pied plus attractive.

Notons que si la formalisation du TOD vient d'outre-Atlantique, il serait abusif d'attribuer la paternité de ces principes et de leur mise en application aux urbanistes américains, qui disent d'ailleurs eux-mêmes s'inspirer d'exemples européens (Renne et Wells, 2004).

1. REPENSER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN A PARTIR DES PRATIQUES ET BESOINS DES HABITANTS

1.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN, AU SERVICE DE L'EQUITE TERRITORIALE OU DE LA PERFORMANCE ?

Les transports en commun sont relativement développés dans les trois communautés de communes enquêtées, et les habitants connaissent l'offre de transport et l'ont expérimentée. S'ils ne l'ont massivement pas adoptée, c'est qu'elle ne correspond pas à leurs besoins, qu'elle ne présente pas une qualité de service suffisante, ou encore qu'elle n'est pas compétitive (si on raisonne en coût généralisé) par rapport à la voiture individuelle.

L'élément du coût est le plus rapide à analyser. Dans ces territoires relativement peu denses, la quasi-totalité des ménages est motorisée. Dans ces conditions, les transports en commun ne se présentent pas comme une réelle alternative à la voiture, sauf pour les jeunes non motorisés ou quelques personnes qui ne peuvent avoir accès à l'automobile (grand âge ou handicap par exemple), mais comme un mode de transport complémentaire qui permettrait d'éviter certains déplacements. On observe que, pour se rendre à Paris, avec la congestion routière et les difficultés de stationnement dans le centre, les habitants utilisent régulièrement les transports en commun. Cependant, ce sont ici la congestion et la difficulté de stationnement qui augmentent le coût généralisé de la voiture et rendent les

transports en commun plus compétitifs. Le savoir-faire automobile que nous avons relevé permet dans la plupart des cas d'éviter ces surcoûts lorsque les déplacements sont relativement locaux.

La question de la qualité de service est bien sûr très importante. On peut y inclure le confort et la régularité des autobus, mais surtout les horaires et fréquences de passage, qui sont jugés dans la plupart des cas insuffisants. Comment rentrer chez soi si un imprévu au travail retarde l'heure du retour et fait rater le dernier autobus ? Comment s'assurer contre les retards possibles, surtout dans le cas de correspondances entre différents modes, dont le RER ? Les transports en commun, du fait de leur relative rareté, imposent des routines auxquelles, précisément, les habitants de ces territoires périurbains refusent de se soumettre.

Mais la question principale est sans doute celle de l'adéquation de l'offre de transport à leurs besoins de mobilité. Les transports en commun en grande banlieue combinent deux objectifs pas nécessairement compatibles avec des contraintes d'exploitation. Dans la plupart des cas, ils ont pour objectif de :

- Permettre une mobilité raisonnable partout sur le territoire (au prix d'horaires très limités et de tracés compliqués) ; il s'agit alors d'un objectif d'équité territoriale, de permettre à quiconque, quelle que soit sa localisation, de bénéficier d'un service de mobilité. Les critères de tracé de lignes sont dans ce cas la couverture spatiale du territoire, et le nombre de personnes ayant accès aux arrêts ;
- Permettre une massification des flux vers les stations des modes ferrés lourds ; cette logique de rabattement est en fait une logique de hub : la gare ou la station de RER doit permettre de concentrer suffisamment de personnes pour remplir les trains ; c'est dans cette optique également qu'ont été construits les parcs auto relais.

Dans les deux cas, les tracés sont relativement inadaptés aux schémas de mobilité que nous avons relevés. L'exigence d'équité territoriale conduit à des lignes tortueuses et lentes, desservant un très grand nombre d'arrêts, et l'exigence de massification de flux vers les gares conduit à des lignes rayonnant vers les gares, alors que précisément les habitants veulent conserver leur domicile comme base arrière, et auraient besoin d'un réseau rayonnant non pas à partir de la gare, mais du centre de leur village.

1.2 UN POTENTIEL POUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS MIEUX ADAPTES

À partir des phases d'analyse précédentes informant à la fois sur l'offre, la représentation que s'en font les enquêtés et leurs pratiques de mobilité, nous avons réalisé un tableau synthétique, présenté ci-après (Tableau 6.1) et proposant un diagnostic des transports en commun dans les trois territoires. Avant de tirer quelques conclusions de ce

tableau, rappelons tout d'abord que les déplacements sur lesquels l'amélioration de l'offre peut être le plus facilement mise en place sont les déplacements domicile/travail. En effet, ces derniers sont quotidiens et en cela un changement de choix modal induirait une véritable diminution du coût écologique. Les flux réalisés à l'échelle intermédiaire sont difficiles à massifier, puisqu'à la recherche de flexibilité et de pratiques non routinières, les habitants fréquentent une variété d'enseignes implantées sur des sites dispersés, à des moments et des périodes très différents. En outre, ces flux nécessitent généralement un véhicule pour déplacer des achats encombrants. Enfin, les activités de loisir sont principalement inscrites à l'échelle locale, donc à des distances de déplacements réduites et sont en outre essentiellement réalisées en mode doux.

Enfin, avant de pointer quelques pistes d'amélioration, il est important de souligner les attentes très variables selon le cycle de vie des répondants. Les familles avec enfants sont réticentes aux déplacements en transports ferroviaires en dehors des déplacements domicile/travail. Elles avancent le coût élevé de ces déplacements pour l'ensemble de la famille et la difficulté de se déplacer avec des enfants en bas âge. À l'inverse, pour se rendre à Paris, les retraités préfèrent utiliser les transports ferroviaires, leur priorité n'est pas le temps, qu'ils ont d'ailleurs, mais plutôt de limiter la fatigue que génèrent les déplacements.

« Comme je viens de vous le dire, il faudrait améliorer l'offre tant du point de vue des fréquences que des horaires. Sinon, prendre le train ça revient très cher, un aller /retour pour Paris c'est presque 10 euros, alors quand on y va à trois ou quatre en voiture, on y va en transport en commun, mais ça nous coûte plus cher. » - Michel, CC Carnelle Pays de France, Seugy, 66 ans, marié, retraité

« Voilà. Donc, le train avec une poussette comme ça, ce n'est même pas en rêve. » - Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, Commerciale

Tableau 6.1 : Offre, représentations et pratiques des transports en commun dans les trois communautés de communes

	Offre de bus	Représentation offre de bus	Offre ferroviaire	Représentation offre ferroviaire	Pratiques
Brie Boisée	bonne	Partagée- Amplitude horaire le soir	0 gare dans les communes d'étude	Très positive	Utilise l'offre ferroviaire, mais peu les lignes de bus
Carnelle Pays de France	mauvaise	Mauvaise- Offre calée uniquement sur les scolaires	2 gares dans les communes d'étude	Très négative Problème de sécurité et de fréquence limitée	Utilise les lignes de bus, peu l'offre ferroviaire. Utilisation importante de la voiture
Vallée de Chevreuse	moyenne	Mauvaise- Selon les communes, offre calée sur les scolaires	2 gares dans les communes d'étude	Positive	Utilise l'offre ferroviaire, mais peu les lignes de bus (uniquement les scolaires)

Source: Entretiens auprès des habitants

Ce tableau permet de pointer les marges de manœuvre concernant l'amélioration des transports collectifs en vue d'augmenter l'usage des transports collectifs. Nous développerons trois pistes d'amélioration et d'adaptation de l'offre aux usagers : (1) l'amélioration des plages horaires des lignes de bus et de l'image de l'offre en transport ferroviaire (2) le développement de l'inter et multimodalité pour les déplacements domicile/travail et en direction de Paris et (3) le développement des modes actifs à l'échelle locale.

(1) Une meilleure communication de l'offre et l'amélioration des plages horaires

Tout d'abord, le constat de la méconnaissance de l'offre par une part importante des enquêtés montre qu'un travail de communication autour de l'offre existante (les lignes de bus, les horaires, les gares les plus proches) pourrait déjà déclencher des changements de comportements.

En ce qui concerne l'offre de bus, la forte demande de déplacements des habitants des communes du Carnelle Pays de France et de la Vallée de Chevreuse pour les communes avoisinantes en dehors des heures de pointe laisse penser qu'une offre de bus permanente au cours de la journée répondrait à une réelle attente des personnes non véhiculées ou sans permis. À la Brie Boisée, malgré l'amélioration de l'offre de bus ces dernières années, les plages horaires le soir des lignes reliant les gares RER aux communes d'étude devraient être élargies pour ne plus être un facteur déclenchant à l'utilisation de la voiture. En effet, les derniers bus au départ des gares de RER desservant nos communes d'étude partent à 19h45.

D'après les différents enquêtés, le prolongement du service jusqu'à 21h30 serait plus adapté aux horaires de travail auxquels s'ajoutent les temps de transport.

En ce qui concerne l'offre ferroviaire, la ligne traversant le nord de Carnelle Pays de France est très peu utilisée en raison de l'image d'insécurité qu'elle renvoie et de sa faible fréquence. Cette image négative provient essentiellement des enquêtés qui ne fréquentent justement pas la ligne, puisqu'au contraire, les répondants qui la fréquentent ne témoignent pas de cette vision négative. Ainsi, pour inciter les habitants à changer de comportements modaux, l'augmentation des fréquences de la ligne (s'arrêtant dans les gares de Seugy et de Viarmes), ainsi qu'une campagne de communication visant à changer l'image de la ligne devraient faire partie des priorités d'action sur l'offre.

(2) Le développement de l'inter et multimodalité

Lors des déplacements domicile/travail pour les actifs ou dans le cadre d'activités culturelles et de loisir réalisées à Paris pour les retraités, nous avons pu observer les prémices de l'inter- et de la multimodalité. Si les priorités dans les stratégies de déplacement ne sont pas les mêmes : gains de temps pour les premiers, diminution de la fatigue pour les seconds, leurs pratiques sont pourtant identiques. Les enquêtés se rendent tous en voiture jusqu'à un parking relais ou à un endroit pour stationner à proximité d'une gare pour prendre ensuite les transports collectifs. Dans la Vallée de Chevreuse, les répondants se rendent jusqu'à la gare St Rémy ou la Verrière ; enfin dans les trois communautés de communes, les répondants ne se rendent pas forcément en voiture à la gare la plus proche, plusieurs stratégies ont été repérées : selon le prix du parking relais (à la Brie Boisée, certains optent pour le parking de Torcy plutôt que celui de Bussy en raison de sa gratuité), selon le chemin pris par le conjoint pour se rendre au travail (à Carnelle Pays de France, certains sont déposés à la gare de Cergy pour récupérer le RER A) ou selon les fréquences de passage (à Carnelle Pays de France, la station de métro la plus proche est celle de St Denis avec la ligne13), car la fréquence de passage des trains dans les gares les plus proches est trop restreinte, empêchant toute flexibilité ou tout changement d'emploi du temps à la dernière minute. Ainsi, nous retiendrons que le coût du parking est un facteur incitatif. Toutefois, plusieurs enquêtés témoignent de leur réticence à laisser leur véhicule au parking relais s'ils partent pour plusieurs jours. Ici, l'intermodalité concilie avant tout la voiture avec le train ou le RER. Rares sont les enquêtés qui prennent le bus ou qui envisagent de se rendre à la gare à vélo.

(3) Le développement des modes actifs à l'échelle locale

Si l'utilisation du vélo est fréquente, elle est en revanche essentiellement associée à la promenade dans le bois, la forêt. Dans les trois communautés de communes, si les répondants rappellent quelques limites de ce mode : selon les saisons, la météo, la santé de la personne et les distances à parcourir, cependant ils soulignent le potentiel qu'il pourrait offrir soit pour se déplacer au sein même de leur commune, soit pour se rendre dans les

communes avoisinantes, situées à une distance réalisable à vélo, communes qu'ils fréquentent régulièrement en raison d'une offre commerciale plus complète. Les freins actuels à ces déplacements sont le manque d'aménagements adaptés aux déplacements doux (absence de trottoir et de pistes cyclables) et la difficile cohabitation de ces modes avec celui de la voiture. Ces reproches concernent également la connexion des lieux de résidence et la gare (parfois présente au sein même de la commune d'étude). Améliorer ces liaisons et chercher à réconcilier proximité et accessibilité accompagneraient des changements de comportement vers des pratiques de mobilité plus écologiques. En effet, ce n'est pas parce qu'une offre est proche qu'elle est facilement accessible.

En ce qui concerne la marche, ce mode de déplacement est privilégié par un nombre important de répondants. La difficulté de se garer dans le centre bourg de la commune est l'un des facteurs incitatifs aux déplacements à pied. Enfin, la réalisation d'activités de loisir : sport, peinture, musique, festivités locales, promenade en partant du domicile (forêt de Crécy et de la Brie Boisée ; PNR de la Vallée de Chevreuse), etc., d'activités associatives au sein de la commune ou encore de liens de voisinage, induisent des déplacements aux distances relativement réduites et donc plus facilement réalisables à pied ou à vélo. Les modes actifs sont ainsi rendus possibles grâce à une inscription locale de plus en plus prégnante qu'il s'agit désormais d'accompagner par des aménagements de voiries qui faciliteraient ces déplacements et les rendraient plus agréables.

2. LE PERIURBAIN A L'AUNE DU *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD)

Dans un contexte de pénurie inéluctable (mais dont l'horizon reste incertain !) de combustibles fossiles et —par voie de conséquence— de diffusion des impératifs du développement durable, il est légitime de s'interroger sur la viabilité des territoires périurbains dans l'hypothèse où la voiture particulière deviendrait un mode trop coûteux.

L'approche mise en œuvre ici se veut résolument complémentaire à celles des autres approches développées dans ce rapport. Alors que ces dernières focalisent sur les habitants, les usages, le vécu,... des territoires étudiés, il s'agit ici de mettre en évidence « l'offre » (au sens large) de ces derniers à ceux qui les pratiquent, c'est-à-dire un ensemble de caractéristiques, sur différents registres, pouvant être mis au service du développement durable, indépendamment des comportements réels. En d'autres termes, nous nous attacherons à attirer l'attention sur le « **potentiel à permettre des pratiques énergétiquement sobres** » de ces territoires (pratiques excluant ou limitant notablement l'usage de l'automobile), sans se prononcer sur la manière dont ce potentiel est —ou n'est pas— exploité par les habitants.

C'est donc le seul « espace contenant » qui est étudié —et non pas son « contenu humain » (pour prendre une image, l'objet d'étude n'est pas le corps de l'escargot, mais seulement sa coquille)— selon une méthodologie fondée essentiellement sur l'observation : de cartes, de photos satellites et, surtout, *in situ*, le contact direct avec le terrain

(« arpentage » avec relevés *via* photographies ou croquis et avec prise de notes, écrites ou sonores) en vue de son auscultation selon une grille de lecture préétablie étant en effet privilégié. Cette grille s'inspire notamment des principes « 3 D » du TOD (cf. **Encadré 1 sur le TOD**), abréviation de plus en plus utilisée et qui, en raison de sa concision, sera préférée dans le cadre de cette étude à l'expression « urbanisme orienté vers le rail » (qui est d'ailleurs incomplète, puisqu'elle renvoie *de facto* —ou devrait renvoyer, selon nous— à un urbanisme orienté vers une *combinaison* de transports collectifs —parmi lesquels le rail— et de modes actifs, notamment la bicyclette et la marche à pied).

La démarche choisie relève du champ de l'urbanisme et de l'aménagement ; le questionnement proposé dans cette section reflète ce rattachement à un champ disciplinaire dont l'une des spécificités est une « orientation vers l'action », au sens où il ne s'arrête pas à l'analyse d'une situation, mais comporte également une composante « proposition ».

Ainsi, à l'issue d'une première étape consistant en un diagnostic des territoires (selon la grille de lecture TOD construite à cet effet) destiné à mettre en évidence leurs atouts et leurs faiblesses (le périurbain est-il compatible avec les exigences du TOD ?), une réflexion sera proposée sur les mesures qui pourraient être mises en œuvre pour tirer parti de ces atouts —et atténuer ces faiblesses— afin de rendre ces territoires moins dépendants à l'automobile (quels aménagements —de quelle nature, de quelle importance, à quelles échelles— seraient à même de rendre ces territoires « TOD compatibles » ?)

2.1 LE PERIURBAIN - UN TERRITOIRE INCOMPATIBLE AVEC LES PRINCIPES DU TOD ?

- *Les principes du TOD au miroir du contexte périurbain*

Si les « 3D » (*density, diversity, design*) du TOD apparaissent comme des principes suffisamment précis pour servir de fondement à un parti d'urbanisme, ils restent aussi suffisamment ouverts pour permettre une adaptation aux réalités d'un terrain d'étude concret. Notre proposition de déclinaison des critères du TOD dans le contexte particulier du périurbain francilien est une illustration de cette adaptabilité.

De la densité à la compacité : Le premier « D », *density*, renvoie à l'idée de densifier la zone de chalandise des stations de transport collectif afin d'augmenter l'accessibilité (*via* transports collectifs) entre le plus grand nombre possible d'origines et de destinations. Le schéma idéal est donc celui d'une station dont les abords immédiats sont caractérisés par une densité élevée qui peut diminuer avec l'éloignement.

Selon une acception TOD *stricto sensu*, la densité ne fait sens qu'en lien avec une station de transport collectif. Néanmoins, conformément à la vocation prospective de l'approche choisie dans cette section (où l'objet du diagnostic est d'apprécier la compatibilité du territoire avec les principes du TOD en vue d'une formulation de propositions concrètes susceptible d'améliorer cette compatibilité), seules les gares seront

considérées comme donnée territoriale immuable. Les stations de bus, en revanche, pourront faire office de variable d'ajustement dans les propositions d'aménagement : créer, supprimer, déplacer une station de bus —et *a fortiori* un potelet— ne représente pas une intervention lourde. La densité d'une aire bâtie sera donc évaluée en lien avec les gares existantes, mais également avec des stations de bus pouvant n'être qu'hypothétiques.

Eu égard aux spécificités du périurbain où les densités sont de toute façon plutôt faibles, nous adaptons cette notion pour la remplacer par la **compacité**, qui traduit la faculté d'une aire bâtie à être aisément praticable à pied à partir d'une station de transport collectif (gare réelle ou station de bus réelle ou virtuelle), le terme « aisément » renvoyant à la distance à vol d'oiseau (par exemple les 600 mètres proposés par Calthorpe). Mais outre cette composante **dimensionnelle**, la notion de compacité comporte aussi une composante **géométrique** (traduisant l'idée que la surface aisément accessible d'une zone bâtie depuis une gare qui en occupe le centre est d'autant plus grande que la forme de cette zone bâtie se rapproche d'un cercle : une forme allongée est, à cet égard, pénalisante), et une composante **topologique**, traduisant l'adéquation —ou l'absence d'adéquation— entre la localisation de la gare et la localisation de la zone bâtie (la première pouvant occuper une position centrale, périphérique, ou extérieure par rapport à la seconde). Librement inspirée des travaux des architectes « typo-morphologues » des années 1980 [Borie et al., 1980 et 1984, Panerai et al., 1980], cette déclinaison de la compacité en composantes dimensionnelle, géométrique et topologique est également mobilisée pour caractériser plus globalement la répartition des aires bâties sur le territoire de la commune : leur caractère continu ou discontinu (topologie), la distance qui les sépare (dimension) et, lorsqu'il y en a plusieurs, les positions respectives des éléments d'un agrégat (géométrie).

L'évaluation de la compacité résulte alors de l'appréciation, au prisme des exigences et contraintes des transports collectifs et des modes actifs, de **combinaisons** de toutes ces caractéristiques — locales (zone par zone) et globales (les agrégats). Un exemple de compacité « très favorable » (parmi d'autres) est le cas d'une commune dont l'ensemble du bâti serait regroupé en une (cas idéal) ou plusieurs aires de forme approximativement circulaire, dont le centre serait occupé par une station de transport collectif (réelle ou hypothétique), de rayon compatible avec une pratique aisée de la marche (600 m) et séparée des aires bâties voisines par une distance relativement importante (permettant au véhicule de transport collectif de rouler à sa vitesse optimale sur une portion importante du trajet). À l'inverse, un bâti fragmenté en unités de dimensions trop faibles pour justifier l'implantation d'une station de transport collectif et trop distantes les unes des autres pour autoriser une pratique du territoire par les modes actifs correspond à un cas (parmi d'autres) de compacité « très défavorable ».

Il convient de noter que dans le cadre de cette section qui ne relève pas d'une modélisation quantitative, nous n'avons pas cherché à établir une échelle univoque résultant

d'une pondération des différents facteurs contribuant à la compacité telle qu'elle a été définie et permettant de calculer un indice chiffré .

Nous proposons simplement de qualifier une compacité de globalement « favorable » ■ (se prêtant parfaitement —ou moyennant adaptations marginales— à une desserte en transports collectifs), « défavorable » ■ (incompatible avec les exigences d'une desserte en transport collectif), ou « mitigée » ■ (susceptible de permettre une desserte en transports collectifs mais dans des conditions moyennement compatibles avec les exigences de ces derniers).

De la mixité à la variété de l'offre : La mixité (deuxième « D », *diversity*) mesure la richesse —au sens variété— de l'offre commerciale et de services sur un territoire. Dans la logique du TOD, la mixité n'est effective que si elle est exploitable au travers de pratiques de déplacements ne nécessitant pas le recours à l'automobile. En d'autres termes, la présence seule d'une offre variée de commerces et de services (mixité potentielle) ne suffit pas à garantir la mixité réelle : encore faut-il que ces commerces et services soient accessibles aux habitants *via* (combinaison de) transports collectifs et modes actifs.

Le présent diagnostic s'attachera à évaluer la mixité potentielle dans un premier temps, avant de vérifier si —et dans quelle mesure— cette mixité est effective selon les critères du TOD.

La mesure proposée de la mixité est la variété de l'offre dans trois catégories : l'offre **commerciale**, l'offre de **services** et l'offre d'**activités**. Pour les besoins du diagnostic, chacune de ces catégories est déclinée en cinq items :

Commerce

- alimentaire de base (boulangerie/pâtisserie, boucherie/charcuterie, primeur,...)
- non alimentaire de base (produits d'entretien, quincaillerie,...)
- spécialisé (vêtements, chaussures, librairie, fleuriste,...)
- pharmacie
- autres (produits fins, sports et loisirs, meubles, électroménager, bricolage,...)

Service

- privé à la personne (réparations, restauration, coiffure,...)
- privé médical (généraliste, spécialiste,...)
- public – fonctions régaliennes (administration générale, sécurité, justice,...)
- public – contexte marchand (poste, transport, énergie,...)
- autre, privé ou public (bancaire, aide sociale, santé, environnement,...)

Activité (privée ou liée aux services publics dans un contexte marchand/non marchand)

- culturelle
- sportive et de loisirs
- d'enseignement primaire (école élémentaire, maternelles)
- d'enseignement secondaire
- autre (dont emplois autres que ceux liés aux autres catégories, crèches, culte,...)

De même que pour la compacité, l'appréciation de la variété de l'offre ne donne pas lieu à une notation chiffrée. Nous proposons de qualifier cette variété de « **faible** »  si dans au moins une catégorie, moins de deux items sont représentés, de « **moyenne** »  si deux ou trois items de chaque catégorie sont représentés, et de « **forte** »  si quatre items ou plus sont représentés dans chacune des trois catégories.

Du design au traitement spatial et fonctionnel des lieux : La littérature TOD ne donne pas de définition précise du troisième « D » — *design*. De notre point de vue, il s'agit de l'ensemble des caractéristiques (autres que celles relevant de la densité) qui rendent possible ou facilitent (ou *a contrario* rendent impossibles ou entravent) les pratiques de mobilité quotidienne sans recours à la voiture particulière, c'est-à-dire à l'aide des seuls transports collectifs et des modes actifs (marche à pied, bicyclette,...). La réinterprétation que nous proposons du *design* relève donc d'une acception élargie de (la qualité de) l'offre de modes alternatifs à la voiture particulière, combinant l'allocation fonctionnelle (par exemple, créer une ligne de bus ou une piste cyclable est une forme d'allocation fonctionnelle) et l'agencement spatial (par exemple, un traitement *ad hoc* des lieux de la marche à pied est à même de favoriser cette pratique). Cette vision élargie du *design*, que nous traduisons par **traitement spatial et fonctionnel des lieux**, est donc une notion très riche et relève à la fois de registres variés et de différentes échelles, depuis le traitement de surface d'une piste cyclable jusqu'au degré de détour d'un ensemble d'itinéraires au sein de la zone de chalandise d'une station, en passant par le traitement du parvis de la gare ou celui du mobilier urbain améliorant la lisibilité, le confort, voire l'ambiance d'un cheminement piéton. Pour aider à structurer l'observation de cette variété foisonnante d'aspects à prendre en considération lors du travail sur le terrain, nous avons recours à une **grille d'analyse spatiale** (cf. **Encadré 2**) mise au point dans le cadre d'un ouvrage collectif en 2006 et de deux recherches-actions, en 2009 et 2011, dont nous reprenons notamment les cinq critères de qualité des cheminements piétons et cyclistes et leur déclinaison selon la matrice composantes/acceptions.

ENCADRÉ 2 - Une grille d'analyse au service du diagnostic spatial des lieux du mouvement

Proposée en tant qu'outil d'aide à la réalisation du diagnostic spatial de pôles d'échanges, la « matrice composantes/acceptions » [Stransky, 2006] est fondée sur une déclinaison de cette notion complexe qu'est l'espace en quatre **composantes** (dimensionnelle, géométrique, topologique, non formelle) et en quatre **acceptions** (espace aménagé, perçu, représenté, vécu). La pertinence et l'utilité du tableau 4x4 ainsi obtenu, dont chaque case correspond à une composante de l'espace selon une certaine acception, ont été testées à l'occasion de deux recherches-actions (*Bahn.Ville 2* en 2009 et *Port-Vert* en 2011), où la matrice a été complétée par des critères de qualité des parcours piétons [L'Hostis (coordinateur) et alii, 2009] et cyclistes [Stransky, 2011-a] convergeant vers une gare. Dans les deux cas, l'idée défendue est que parmi les facteurs conditionnant l'usage du mode ferré (sans recourir à la voiture particulière pour se rendre à la gare) figure en bonne place la qualité des itinéraires de rabattement. Partant du principe que les aspirations d'un piéton ou d'un cycliste pour leurs déplacements **utilitaires** sont, *a minima*, de « se mouvoir en fournissant le moins d'efforts physiques, dans un cadre agréable, sans interruption, sans heurt, sans obstacle, sans détour, en toute quiétude et sans danger vers une destination facilement identifiable et repérable », les **cinq critères de qualité** (ou d'attractivité) d'un parcours (utilitaire) en mode actif sont : l'économie (d'efforts), l'ambiance, la fluidité, la sécurité (et sûreté) et la lisibilité. Lors du travail sur le terrain (qu'il s'agisse de consultation de cartes et de photos satellites ou de visites *in situ*) en vue d'apprécier, à **différentes échelles**, la plus ou moins forte compatibilité des « lieux du mouvement non motorisé » observés avec les cinq critères, chacun de ces derniers doit, dans l'idéal, être considéré (lorsque c'est pertinent) sous l'angle de chacune des 16 cases de la matrice composantes/acceptions.

En somme, l'articulation de la matrice avec les cinq critères fonde une démarche type destinée à **accompagner la réflexion** préalable au —et tout au long du— diagnostic spatial des lieux de la marche et du vélo. En particulier, elle est susceptible d'aider à « se poser les bonnes questions » et donc à orienter la collecte de l'information et son analyse (identification des problèmes à traiter et des atouts sur lesquels les recommandations issues du diagnostic pourront s'appuyer), mais aussi à éviter les oublis (qui sont d'autant plus gênants que les possibilités de visites du terrain sont rares, en raison de son éloignement, par exemple).

Conformément à l'idée (adoptée dans cette section) que le report modal depuis la voiture particulière vers une association de modes collectifs et actifs est significativement lié aussi bien à l'offre du mode collectif qu'aux conditions dans lesquelles s'effectue le rabattement (piéton ou cycliste) vers ce dernier, cette qualité de rabattement (et plus généralement, des déplacements via modes actifs) à l'aune des cinq critères est appréciée à différentes échelles, aussi bien globalement (irrigation d'un quartier de gare du point de vue du piéton et du cycliste) que localement (segment d'un cheminement donné).

Pas plus que pour la « compacité » et la « variété », la mesure du « traitement » ne fait l'objet d'une démarche quantitative. Son évaluation repose sur la conjecture qu'un cheminement « **luxueux** » (c'est-à-dire répondant aux cinq critères de qualité sous l'angle de toutes les cases de la « matrice composantes/acceptions ») est susceptible de rendre ce mode significativement plus attractif et donc de favoriser sa pratique, mais qu'*a contrario*, toute incompatibilité avec l'un des cinq critères selon une case de la matrice contribue à rendre un cheminement non attractif, donc inadapté aux objectifs du TOD.

Pour un territoire pris dans son ensemble —une zone bâtie, une commune, une communauté de communes (CC)—, l'appréciation globale du traitement combine donc

l'aspect spatial (résultat du cumul telles incompatibilités, plus ou moins prononcées) et l'aspect fonctionnel (l'offre de transport collectif).

Nous proposons ainsi de qualifier le traitement de « conforme », de « partiellement conforme » ou de « non conforme » aux exigences du TOD. Il est « **non conforme** »  en cas d'offre inadéquate (voire d'absence d'offre) de transport collectif ou en cas d'incompatibilités (par rapport à certains des cinq critères) suffisamment graves pour décourager la pratique des modes actifs ; il est « **conforme** »  en cas d'offre TC raisonnablement adaptée et d'absence d'incompatibilité notable avec les cinq critères ; il est « **partiellement conforme** »  dans les autres cas de figure.

C'est donc sur les « 3 D » ainsi revisités (*density, diversity, design* s'étant mués en *compacité, variété, traitement*) que repose la grille de lecture TOD simplifiée. Elle a été utilisée à diverses échelles et sur différents objets d'analyse : aux échelles du géographe et de l'aménageur lors de l'analyse des cartes et des photos satellites, aux échelles de l'urbaniste et de l'architecte lors des observations *in situ*. Ces dernières ont permis de recueillir une information riche et très détaillée (allant jusqu'à l'appréciation de la lisibilité perçue d'un itinéraire piéton vers une gare ou de la qualité du « rapport visuel à la ville » d'une station d'autobus) que le présent rapport ne peut rendre. Les quelques résultats qui suivent sont, de ce fait, agrégés, donnant une appréciation globale —et donc caricaturale— d'une situation de terrain infiniment plus complexe et nuancée. Par exemple, les raisons d'une conformité qualifiée de partielle  au critère du traitement pour trois communes différentes peuvent être liées à l'importance du degré de détour des itinéraires piétons pour la première, d'un problème de sécurité d'une piste cyclable de rabattement vers la gare pour la deuxième, et d'une offre de service de transport collectif moyennement adapté pour la troisième : une même appréciation globale peut cacher des situations extrêmement différentes.

Les seules échelles retenues dans ce diagnostic simplifié sont celle de la commune et celle de la communauté de communes (CC).

- *Des communes au potentiel très inégal*

Les trois tableaux ci-après, correspondant chacun à une CC, offrent une vision synoptique des résultats agrégés de l'analyse menée, commune par commune, selon les options méthodologiques précédemment résumées.

Tableau 6.2 : Diagnostic de la Brie Boisée au regard de la grille d'analyse du TOD

CC de la Brie Boisée	Compacité	Variété	Traitement
Favières en Brie	Yellow	Red	Yellow
Ferrières en Brie	Green	Green	Yellow
Pontcarré	Green	Green	Yellow
Villeneuve le Comte	Green	Yellow	Yellow
Villeneuve Saint Denis	Yellow	Red	Yellow

Tableau 6.3 : Diagnostic de Carnelle Pays de France au regard de la grille d'analyse du TOD

CC Carnelle Pays de France	Compacité	Variété	Traitement
Asnières-sur-Oise	Red	Yellow	Red
Baillet-en-France	Red	Yellow	Yellow
Belloy-en-France	Red	Yellow	Yellow
Maffliers	Yellow	Red	Red
Montsoul	Yellow	Green	Red
Noisy-sur-Oise	Yellow	Red	Red
Saint-Martin-du-Tertre	Red	Yellow	Red
Seugy	Red	Red	Red
Viarmes	Red	Green	Red
Villaines-sous-Bois	Yellow	Red	Yellow

Tableau 6.4 : Diagnostic de la Haute Vallée de Chevreuse au regard de la grille d'analyse du TOD

CC Haute Vallée de Chevreuse	Compacité	Variété	Traitement
Chevreuse	Red	Green	Red
Choisel	Red	Red	Yellow
Dampierre-en-Yvelines	Red	Yellow	Yellow
Le Mesnil-Saint-Denis	Red	Green	Yellow
Lévis-Saint-Nom	Red	Red	Yellow
Milon-la-Chapelle	Red	Red	Yellow
Saint-Forget	Red	Red	Yellow
Saint-Lambert	Red	Yellow	Yellow
Saint-Remy-lès-Chevreuse	Red	Green	Red
Senlis	Red	Red	Yellow

Sur les trois CC, l'analyse met en évidence une situation de grande hétérogénéité. De plus, à l'exception de la CC de la Brie Boisée, la compacité est globalement peu compatible avec le TOD ; il en est de même pour le traitement.

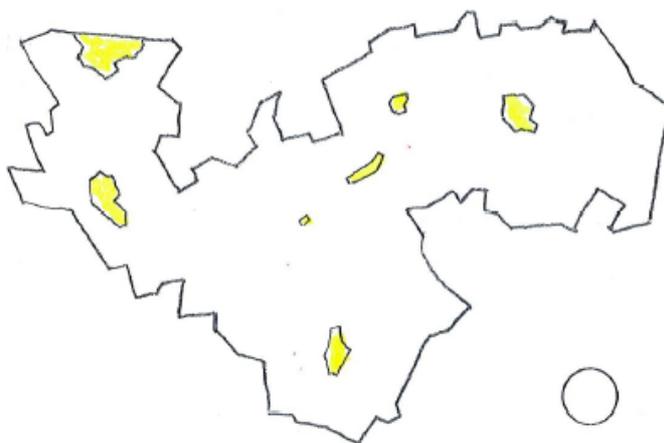
En revanche, pour chacun des trois cas, la variété apparaît comme favorable dans deux communes au moins. Ce constat est intéressant au sens où si, au lieu de raisonner non

plus à l'échelle de la commune, mais à celle de la CC dans son ensemble (considérée comme une entité territoriale cohérente), l'offre de commerces, de services et d'activités de *chaque* commune —en particulier de celle la mieux dotée de ce point de vue (mais également celle présentant une variété faible, mais dotée d'un élément d'offre inexistant ailleurs dans la CC)— contribue à la richesse de l'offre de *l'ensemble* de la CC. La variété est une grandeur cumulative. De ce fait, dans les trois cas, la mutualisation de l'offre existante est susceptible de donner à la CC une variété suffisante pour être qualifiée de globalement forte ■ (selon les critères retenus). De ce point de vue, en supposant que les trois CC soient représentatives du périurbain francilien, il semble qu'au sein de ce dernier, la **communauté de communes soit l'échelle territoriale pertinente**, car susceptible de répondre, de par son offre commerciale, de services et d'activités, à la plupart des besoins liés à la vie quotidienne.

- *Des CC victimes de l'effet « maillon faible » et de l'effet d'échelle, plombant certains de leurs atouts*

Compte tenu de la conclusion précédente, le diagnostic est désormais mené à une échelle d'agrégation supérieure — celle de la communauté de communes.

CC de la Brie Boisée



Répartition du bâti

Le cercle a un rayon de 600 m

Clairement, la compacité à l'échelle de la CC, dont les aires bâties forment 6 « îles » bien délimitées et (presque) entièrement praticables à pied selon le critère des 600 m de rayon proposé par Calthorpe, apparaît comme un atout fort : une offre de transport collectif *ad hoc* ferait de ce territoire, en première approximation et à l'échelle considérée, quasiment un cas d'école en termes de compatibilité TOD.

Tel n'est cependant pas le cas si l'on prend en considération le service des lignes de bus existantes qui, tourné résolument vers l'extérieur du territoire de la CC, n'assure pas une

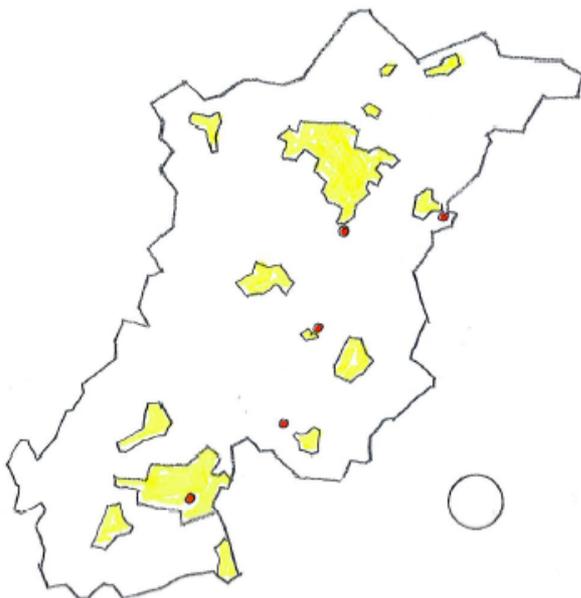
offre qui solidariserait de manière effective ce dernier. Selon les critères TOD, celui du « traitement » apparaît dès lors comme globalement défavorable ■.

Une conséquence est que la forte variété ■ qui caractérise cette CC (résultat du cumul des offres des communes membres de cette dernière) est difficilement praticable sans recours à la voiture particulière. Or dans une optique TOD, la variété effective dépend, nous l'avons vu, de l'accessibilité, *via* (combinaisons de) modes collectifs et actifs, aux différents commerces, services et activités présents sur le territoire. Le degré et la qualité de cette accessibilité sont évidemment liés à la compacité et à l'agencement : tout élément d'offre situé au sein d'une zone bâtie de la CC entièrement (compacité) et aisément (traitement) praticable à pied et dont le centre est occupé par une station de transport collectif offrant de surcroît une bonne accessibilité aux autres zones bâties comparables de la CC contribue activement à la variété effective de l'offre de cette CC. Mais en l'absence d'une solidarisation des communes par une offre de transport collectif adéquate, la variété potentielle pourtant forte évoquée plus haut ne peut s'exprimer sur l'ensemble du territoire intercommunal.

Ainsi, le « profil TOD » de la CC de la Brie Boisée se présente comme suit :

	Compacité	Variété effective	Traitement
CC de la Brie Boisée			

CC Carnelle Pays de France



Répartition du bâti

Le cercle a un rayon de 600 m

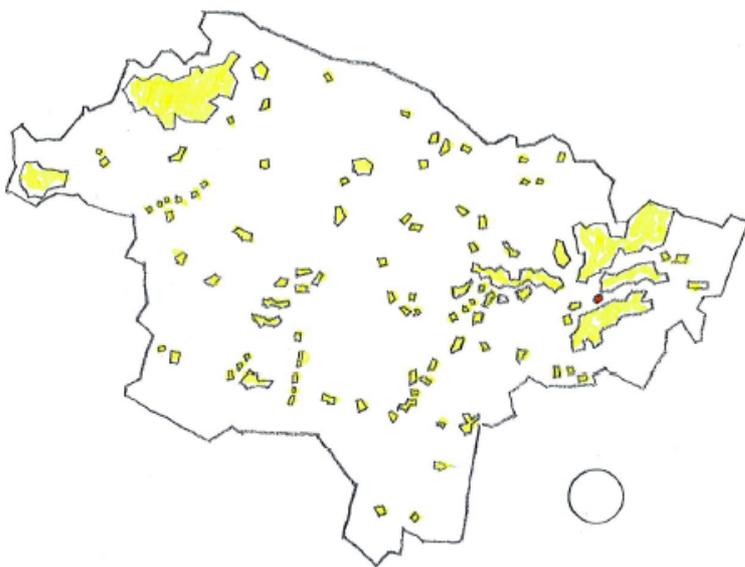
Les gares sont figurées en rouge

Selon une logique TOD, la présence du mode ferré sur le territoire de cinq des dix communes de la CC constitue, de prime abord, un atout de tout premier ordre. Cependant, la localisation des gares, le plus souvent extérieures ou en marge des zones bâties, de même

que le traitement de l'articulation entre ces gares et un territoire qui, dans bien des cas « tourne le dos » à ces dernières, donnent une appréciation globale, en termes de compacité et de traitement, peu favorable au TOD. La variété s'en trouve bien entendu affectée : comme dans le cas de la CC de la Brie Boisée, le système socio-économique de la CC n'étant pas solidarisé de manière suffisante *via* une combinaison de modes collectifs et actifs, la variété globale est faible. Le profil TOD de la communauté de communes de Carnelle Pays de France est résumé par le schéma suivant :

	Compacité	Variété effective	Traitement
CC Carnelle Pays de France			

CC Haute Vallée de Chevreuse



Répartition du bâti

Le cercle a un rayon de 600 m
La gare est figurée en rouge

Une forme urbaine très morcelée, peu compatible avec les impératifs du transport collectif, caractérise la majeure partie de ce territoire.

Si l'unique gare de cette CC, celle de Saint-Remy-lès-Chevreuse, est relativement bien articulée (en dépit de sa situation un peu en marge des zones bâties) à son « quartier de gare », notamment *via* un réseau cyclable en site propre, l'offre existante des autres transports collectifs (bus) ne permet pas une pratique aisée de l'ensemble du territoire de la CC : si, à certains égards, le « traitement » apparaît globalement comme correct (non incompatible avec les principes du TOD) à l'échelle de chaque commune —par exemple, la qualité de certains aménagements cyclistes ou du traitement de certaines stations de transports collectifs—, il n'est pas pensé de façon cohérente pour assurer une accessibilité adéquate entre éléments du système territorial de la CC.

De plus, le bénéfice du réseau cyclable de bonne qualité qui caractérise certaines communes (et qui peut être considéré comme un atout pour le TOD) est atténué par un

relief peu propice à une pratique utilitaire intercommunale du vélo (le dénivelé est de l'ordre d'une centaine de mètres pour certains couples de communes).

De ce fait, comme dans les deux autres CC, la variété, potentiellement forte, n'est pas effective.

Le profil TOD de la communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse se présente donc comme suit :

	Compacité	Variété effective	Traitement
CC Haute Vallée de Chevreuse			

- *Conclusion : compatibilité potentielle n'est pas compatibilité effective*

Même lorsqu'elle est mise en œuvre de façon agrégée et très simplifiée, cette lecture « au prisme du TOD » menée à deux échelles met en évidence, sur les trois terrains d'étude, à la fois des **points communs** (par exemple l'existence d'un niveau intercommunal qui fait sens de par sa variété d'offre de commerces, services et activités permettant de répondre à la plupart des besoins de la vie au quotidien), et une très grande **diversité** de situations, avec des points forts et des points faibles, très variables d'un cas à l'autre.

Tout comme un verre est à demi vide ou à demi plein selon le point de vue, deux lectures peuvent être faites de ce bilan.

La première —statique— amène à un constat peu engageant : le résultat du diagnostic à l'échelle de la communauté de communes montre, dans les trois cas, une inadéquation manifeste de ces territoires avec les principes du TOD.

La seconde lecture —dynamique, au sens où elle consiste à focaliser sur les compatibilités potentielles plutôt qu'effectives— montre cependant que ces territoires ne sont pas dénués d'atouts dont un projet d'urbanisme « orienté TOD » pourrait tirer parti. Plus concrètement, ces atouts pourraient être activés par une solidarisation du système socio-économique de la CC au travers d'une combinaison adéquate d'offres de modes collectifs et actifs.

En somme, le diagnostic révèle, d'une part, une indéniable faiblesse du périurbain à l'aune du TOD et, d'autre part, un **enjeu de taille pour l'aménageur** : il ne paraît en effet guère irréaliste de passer du « profil TOD » correspondant à la lecture statique de ces territoires

	Compacité	Variété effective	Traitement
CC de la Brie Boisée			
CC Carnelle Pays de France			
CC Haute Vallée de Chevreuse			

au « profil TOD » que suggère leur lecture dynamique :

	Compacité	Variété effective	Traitement
CC de la Brie Boisée			
CC Carnelle Pays de France			
CC Haute Vallée de Chevreuse			

et ce, moyennant le seul levier du **traitement** — celui sur lequel l'aménageur peut agir à court terme : point n'est besoin de remettre en cause la forme urbaine ou de placer tous les espoirs en une hypothétique implantation de nouveaux commerces, services et activités ; il suffit de proposer une série de mesures offrant et/ou améliorant les possibilités de tisser un nouveau système de liens au sein du territoire de la CC. L'objet du paragraphe suivant est d'illustrer cette possibilité par la formulation de partis d'aménagement, schématiques mais contextualisés, allant dans ce sens.

2.2 RENDRE LE PERIURBAIN « TOD COMPATIBLE » – LE PRIX A PAYER

Notre propos n'est pas de monétariser la mise en compatibilité du périurbain avec les principes du TOD, mais de l'exprimer en termes d'équipements minimaux à consentir pour rendre le territoire praticable sans recours à l'automobile et sans une détérioration significative du niveau de service, voire du confort.

Comme signalé plus haut, les propositions se veulent réalisables à **court terme** : à cette échelle temporelle, la répartition spatiale des zones bâties et des usages est considérées comme donnée territoriale immuable et les recommandations suggérées concernent donc le seul troisième principe du TOD, le « traitement ». En d'autres termes, sont exclues du cadre du présent rapport les propositions de partis d'aménagement relevant d'une échelle temporelle supérieure et affichant comme objectif un remodelage radical de la forme urbaine, comme le scénario [Raulo, 2013] de restructuration d'espaces périurbains sur le modèle de la « ville creuse » [Maupu, 2006], échelonné sur une période de soixante ans.

Les recommandations se veulent aussi **réalistes** eu égard aux impératifs des (combinaisons de) modes censées se substituer à l'automobile : en particulier, elles tiennent compte des domaines de pertinence de ces modes et de leurs impératifs économiques (par exemple, pour les transports collectifs, s'assurer d'un taux de remplissage potentiel suffisant ou éviter des tracés sinueux et des distances entre stations trop faibles nuisant à la vitesse effective d'exploitation et donc à la compétitivité face à la voiture particulière).

Enfin, il convient de préciser que le choix a été fait de limiter les recommandations aux seuls outils traditionnels de l'aménageur et de l'architecte, sans recours aux NTIC, par exemple. Cela ne signifie aucunement que les nouvelles technologies seraient ici considérées comme non souhaitables, bien au contraire : elles pourraient faire l'objet d'un complément

de réponse visant à démultiplier l'efficacité des mesures traditionnelles suggérées. Simplement, notre propos est de montrer que le seul levier de l'organisation et de l'affectation des espaces est doté d'un potentiel considérable pouvant être mobilisé au service d'un développement plus soutenable, mais aussi plus résilient, car non-dépendant de technologies très évolutives (donc rapidement obsolètes) et pouvant s'avérer éminemment fragiles, car étant tributaires du fonctionnement de l'ensemble des éléments d'un système complexe dont elles font partie.

Compte tenu des observations *in situ* sur les trois terrains d'étude, certaines des recommandations suggérées répondent à des insuffisances chroniques repérées, de manière plus ou moins prégnante, sur l'ensemble des sites visités.

Ces recommandations **communes** font l'objet d'un paragraphe.

Elles sont suivies de trois autres, correspondant chacun à un **parti d'aménagement** (ensemble de recommandations de principe structurées autour d'une idée centrale) **spécifique** à chacune des trois CC.

- *Mesures transversales : densifier et perméabiliser les zones de chalandise*

La **densification** renvoie à l'idée d'inflexion d'éventuelles futures implantations en mobilisant tous les outils réglementaires et opérationnels de l'urbanisme (intercommunalité, PLU — notamment le PADD, SCOT, PLH, permis de construire...) pour favoriser la localisation de tout nouveau projet au sein de la zone de chalandise piétonne —idéalement à proximité immédiate— des stations de transport collectif présentes sur le territoire de la CC.

À cet égard, le projet d'aménagement du parc d'activités intercommunal « ZAE de L'Orme » porté, depuis 2004, par la CC de Carnelle Pays de France, est l'illustration parfaite d'un aménagement guidé par des principes **opposés** à ceux du TOD : prévu pour accueillir une trentaine d'entreprises et 600 emplois, ce parc, fort bien desservi par la route (carrefour entre les routes départementales D909 et D909Z), est situé à mi-chemin entre la gare de Viarmes et celle de Belloy – Saint-Martin, soit à plus de un kilomètre de l'une et de l'autre. Un message n'incitant pas au changement de comportement des futurs 600 employés pour adopter des pratiques de déplacement plus durables...

La **perméabilisation** aux transports actifs fait essentiellement référence aux mesures destinées à rendre les zones bâties plus conformes à une pratique aisée de la marche utilitaire (à ne pas confondre avec la marche de loisir), conformément aux cinq critères de luxe (définis plus haut) déclinés selon les différentes composantes et acceptions de l'espace. Au final, ces suggestions sont assez proches de celles formulées par différents auteurs [Mangin, 2008; Héran, 2011] ou professionnels, tel l'architecte Philippe Madec qui, dans ses projets urbains (qu'il s'agisse de neuf ou de réaménagement de tissus existants), multiplie venelles et passages pour perméabiliser la ville aux piétons.



Philippe Madec, Ecoquartier « Cœur de ville » VUD2, 2007, Montlouis-sur-Loire

Nécessitant des acquisitions foncières limitées, cette perméabilisation, si elle était systématisée, permettrait des cheminements cyclistes et piétons d'une longueur se rapprochant de la distance à vol d'oiseau ce qui, dans bien des cas, permettrait de diviser la distance à parcourir par deux, voire davantage.

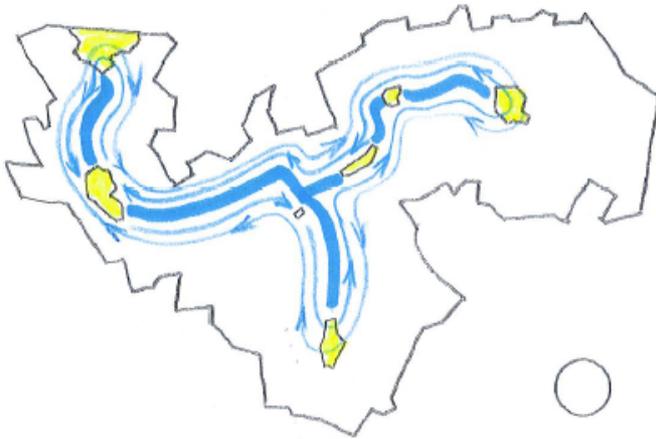
En complément à ces recommandations transversales, d'autres mesures, spécifiques à chacune des trois études de cas, sont proposées ci-après. Il s'avère que le choix des terrains pour une approche TOD est intéressant de par la variété des configurations qu'ils offrent du point de vue de leur compacité : globalement ■ favorable pour la CC de la Brie Boisée, ■ défavorable pour la CC Haute Vallée et ■ mitigée pour la CC Carnelle Pays de France de Chevreuse. En raison de ces configurations contrastées, chaque cas justifie un parti d'aménagement très différent.

- *CC de la Brie Boisée : le salut par l'autobus en boucle*

Comparable à un archipel de zones bâties peu nombreuses (presque) entièrement praticables à pied selon le critère des 600 m de Calthorpe, séparées les unes des autres par des distances de plusieurs kilomètres et reliées entre elles par des routes au tracé raisonnablement proche de la distance à vol d'oiseau, la forme urbaine de cette CC, dont la compacité constitue donc le principal atout, se prête à une solidarisation *via* une offre de TC complémentaire à celle existante (qui est davantage tournée vers l'extérieur, au sens où elle privilégie les liaisons vers des destinations situées en dehors du territoire de la CC).

La proposition retenue consiste en une ligne express à desserte exclusivement interne de la CC empruntant le chemin le plus court entre deux zones bâties voisines. Compte tenu de la configuration en « Y » (ou en étoile à trois branches) du tracé ainsi obtenu, il est suggéré que les bus parcourent cette ligne « en boucle », c'est-à-dire qu'arrivés à l'extrémité d'une branche d'étoile, ils repartent dans l'autre sens, sans marquer de temps d'arrêt supplémentaire (habituel au niveau des terminus), afin d'homogénéiser le service (élimination de « l'effet terminus »). Pour éviter que certains couples d'origines/destinations ne soient systématiquement pénalisés du fait de l'ordre de desserte des stations (conséquence de la configuration en Y), 50% des bus parcourraient la boucle dans un sens, 50% effectueraient le parcours en sens inverse. La cohésion du système socio-

économique de la CC serait donc assurée par deux boucles virtuelles correspondant chacune à un sens de circulation ou mission.



**Deux boucles solidarisantes
pour un territoire en archipel**
Le cercle a un rayon de 600 m

L'avantage de cette solution est que l'utilisateur en attente à une station est sûr que chaque bus qui s'arrête l'emmènera à destination, puisque, quelle que soit sa mission, ce dernier dessert l'ensemble des stations ; mais pas dans le même ordre. De ce fait, en fonction du temps dont il dispose, en fonction de ses préférences (passer plus de temps à la station ou dans le bus), en fonction de l'affluence,... l'utilisateur a le choix de monter dans le premier bus qui se présente ou d'attendre le suivant.

Le nombre de bus affectés à chacune des deux missions (donc le coût d'exploitation du système de transport proposé) dépend de la fréquence souhaitée, elle-même dépendante de la vitesse de parcours de la boucle.

A cet égard, compte tenu de la compacité des zones bâties de cette CC, nous proposons de limiter (radicalement) le nombre de stations à une seule par zone bâtie et située en son centre.

Les inconvénients de cette option, qui oblige les usagers à marcher sur des distances plus longues (en sachant cependant que la « perméabilisation à la marche » des zones bâties évoquée plus haut est de nature à atténuer cet inconvénient), sont plus que compensés par les avantages. En particulier, la limitation du nombre d'arrêts augmente sensiblement la vitesse d'exploitation, et donc —à nombre de véhicules donné— de la fréquence : avec des interstations dont la valeur varie entre 2 km (Villeneuve-Saint-Denis — La Route/La Dénicherie) et 10 km (Pontcarré — Favières) pour une moyenne de 4 km, les 36 km que totalise la boucle —à plus de 75% hors agglomération— pourraient être parcourus en quarante minutes (en tenant compte des décélérations, accélérations, arrêts aux carrefours à feux et d'un temps forfaitaire de 1 minute d'arrêt à chaque station).

Ce temps de parcours n'est pas irréaliste compte tenu de la qualité du réseau routier, tant par son traitement que par son tracé souvent rectiligne, permettant de rouler à la vitesse de 90 km/h sur une part importante du trajet.



Avec seulement deux bus circulant sur la boucle en sens inverse l'un de l'autre, chaque station serait ainsi desservie avec une fréquence moyenne de 3 bus par heure (dans un sens ou dans l'autre). Cette fréquence serait doublée (6 bus/h) dans l'hypothèse de deux bus par sens de circulation (en heure de pointe, par exemple).

Outre la maximisation de la fréquence, la limitation du nombre de stations à une par zone bâtie (la station pourrait d'ailleurs être commune aux deux sens de circulation) minimise les coûts d'entretien et permet également d'envisager un traitement relativement « luxueux » en termes de confort (station conçue comme une véritable salle d'attente couverte, chauffée et dotée de sièges confortables) et de services (affichage de l'heure de passage et la mission du prochain bus, distributeurs de boissons, connexion internet,...).

En cas de succès du système (c'est-à-dire une fréquentation conséquente), la station pourrait servir de lieu d'accueil à un petit commerce, particulièrement bienvenu dans les communes insuffisamment dotées de ce point de vue.

D'autres services annexes pourraient être imaginés en fonction des pratiques observées et/ou de besoins exprimés, comme la location de caddies (de dimensions réduites et aux caractéristiques de roulage adaptées aux conditions extérieures) afin de faciliter/favoriser le report modal vers le bus des déplacements pour motif d'achats.

Dans cette éventualité, le matériel roulant et l'équipement de la station devraient être adaptés à l'embarquement de ces chariots : bus à plancher bas, quai aux stations, plaquette d'accès de type PMR,...



De même, certains cheminements piétons (au moins ceux reliant les commerces justifiant le recours au caddie et la station de bus) devraient faire l'objet d'un traitement de surface *ad hoc* permettant un roulage aisé.

Pour finir, il convient de noter que le système de transport proposé est conçu selon une logique non pas de concurrence, mais de complémentarité avec les lignes de bus existantes qui —contrairement aux lignes « en boucles » projetées pour assurer la cohésion interne du système territorial de la CC— font le lien avec les territoires voisins et d'échelles supérieures (notamment en opérant la liaison avec les gares RER au Nord et au Sud de la CC). L'articulation entre les deux systèmes de transport serait assurée au niveau des nouvelles stations, qui seraient donc aussi des pôles d'échanges. Les horaires de passage des bus « en boucle » devraient être établis, dans la mesure du possible, de manière à limiter les temps de correspondance avec les lignes déjà en service sur la CC.

- *CC Haute Vallée de Chevreuse : faire du TOD sans transports collectifs ?*

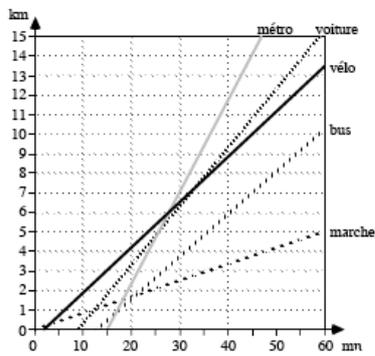
Selon le critère de la compacité, la CC Haute Vallée de Chevreuse est à l'opposé du cas précédent.

A priori, cette incompatibilité flagrante avec les exigences du TOD au regard d'une caractéristique relative à la répartition du bâti sur le territoire suggérerait de conclure à l'impasse : à défaut de remettre en cause la forme urbaine par une intervention volontaire (destruction, reconstruction, relogement,... solution certes pratiquée sous d'autres cieux, mais évidemment hors sujet en pays ni totalitaire, ni en état de guerre), le levier du traitement pourrait s'avérer impuissant à rendre un tel territoire « TOD compatible », à moins de consentir à des dépenses extravagantes pour mettre en place un système de transport collectif disproportionné et condamné à rester à la fois non rentable (en raison d'un taux de remplissage insuffisant) et inefficace (compte tenu des tracés sinueux que nécessiterait la desserte fine d'un territoire caractérisé par une fragmentation et un éparpillement prononcés des zones bâties).

La proposition retenue est le résultat d'une réflexion sur les possibilités d'atténuer les effets d'une forme urbaine défavorable aux TC en tirant parti des atouts présents sur le territoire de la CC.

Le diagnostic fait état d'un tel atout : un réseau cyclable (par endroits en site propre) étoffé et de bonne qualité (fluidité, sécurité, lisibilité), un cadre agréable, des distances à parcourir compatibles avec le **domaine de pertinence** du vélo —mode qui, selon Frédéric Héran [Héran (coordinateur), 2011], est supérieur à tous les autres en temps de déplacement pour des distances inférieures à 6 km— et une pratique du vélo (bien que sans

doute marginale selon son acception utilitaire) déjà bien représentée, semblent faire de cette CC un « territoire cyclable » privilégié.



Domaine de pertinence du vélo
(Frédéric Héran, Port Vert, 2011)



Une articulation relativement bien conçue avec le mode ferré à (et autour de) la gare de Saint-Remy-lès-Chevreuse milite également en faveur d'un projet TOD reposant largement sur « la petite reine ».



Mais un obstacle majeur s'oppose à cette solution tentante : le relief. Si l'on considère globalement les quatre communes les plus importantes en nombre d'habitants (ces quatre communes regroupant près de 90% de la population totale de la CC), on constate qu'il s'agit d'un territoire « à deux étages » : Le Mesnil-Saint-Denis (6600 h) et Lévis-Saint-Nom (1700 h) en occupent le niveau haut, Chevreuse (5800 h) et Saint-Remy-lès-Chevreuse (7900 h) le niveau bas, chacune de ces deux dernières communes comportant par ailleurs une « ville haute » (respectivement Les Hauts de Chevreuse et Le Plateau de Beauplan), dont les habitants viennent s'ajouter à la population des deux premières.



Un dénivelé de quatre-vingts mètres —l'équivalent d'une tour de 25 étages— divise la population de ces quatre communes en deux groupes d'importance comparable (tous deux d'un effectif supérieur à 10 000), remettant en cause la solidarisation —via le mode cycliste utilitaire— du système socio-économique de la CC, alors même que cet objectif devait être au centre de la proposition.

Une assistance mécanique pour permettre au plus grand nombre de cyclistes — incluant les plus/moins âgés et les moins sportifs— une pratique durable aisée du territoire de la CC s'avère dès lors indispensable.

Un transport collectif entre les deux niveaux pourrait, du moins en partie, assurer ce rôle. Eu égard aux exigences d'efficacité (coût d'exploitation, taux de remplissage) et d'attractivité (fréquence, confort), nous proposons le recours à des bus conçus pour embarquer des vélos et parcourant à la manière d'une navette (suite continue d'allers-retours) une ligne assurant la liaison par le chemin le plus direct entre Saint-Remy-lès-Chevreuse (niveau bas) à l'Est et Le Mesnil-Saint-Denis (niveau haut) à l'Ouest, desservant au passage —chaque fois au moyen d'une seule station pour maximiser la vitesse d'exploitation— les communes de Chevreuse et de Dampierre-en-Yvelines, la valeur des interstations étant (d'Est en Ouest) de 2,5 km, 4 km et 6 km.



Source : Journées d'étude Vélo, Car/Bus, ADC Certu, 11 décembre 2008

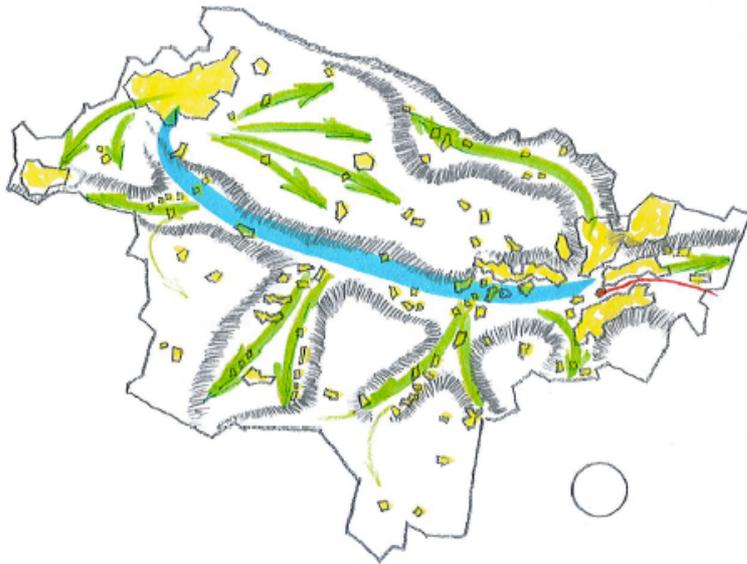
Il est d'autant plus impératif de limiter le nombre d'arrêts que l'embarquement et le débarquement des vélos est une opération susceptible d'être plus longue que la montée et descente de passagers à pied, même si le matériel et la station sont conçus de manière à faciliter cette tâche (bus à plancher bas, quai aux stations, plaquette d'accès de type PMR. À cet égard, cf. la proposition pour la CC de la Brie Boisée).

Par ailleurs, ce nombre limité d'arrêts permettrait de parcourir les 25 km que représente un aller-retour sur cette ligne en une quarantaine de minutes, selon les conditions de trafic (la vitesse d'exploitation serait ici moins élevée qu'à la Brie Boisée, la part du parcours réalisé en agglomération, parfois en zone 30, étant nettement plus importante). Trois bus effectuant en continu ces allers-retours suffiraient à garantir une fréquence attractive.

L'irrigation fine de la quasi-totalité (à quelques exceptions près) du territoire de chacune des communes membres de la CC s'effectue alors dans de bonnes conditions cyclables (sans dénivelé notable) :

- à partir des trois stations « basses », quatre communes sont accessibles : Milon-la-Chapelle, Dampierre-en-Yvelines et les « parties basses » de Choisel et de Senlisse (en raison du dénivelé, les « parties hautes » de ces communes restent plus difficilement atteignables à vélo, mais le nombre d'habitants concernés ne dépasse pas quelques centaines) ;

- la station du Mesnil-Saint-Denis offre quant à elle une bonne accessibilité cycliste vers les communes « hautes » de Lévis-Saint-Nom à l'extrémité Ouest de la CC (moyennant une piste cyclable —à créer— de 3 km de long empruntant un itinéraire à faible dénivelé longeant la frontière Nord-Ouest de la CC) et de Saint-Forget et Saint-Lambert, toutes deux à l'Est du Mesnil-Saint-Denis.



Une ligne de bus à vélos rendant solidaire un territoire à deux niveaux

Bleu = ligne de bus

Vert = irrigation *via* mode vélo

Le cercle a un rayon de 600 m

La gare est figurée en rouge

La solidarisation du territoire de la CC reste néanmoins incomplète : outre les quelques centaines de personnes (soit moins de 2% de la population de la CC) déjà évoquées habitant les « niveaux hauts » de Choisel et Senlisse (et auxquels la présente proposition n’a pas de solution à offrir), il reste le problème des « villes hautes » de Chevreuse et de Saint-Remy-lès-Chevreuse qui sont en situation d’enclavement par rapport au système de transport proposé, alors qu’elles abritent une part non négligeable (près de 10%) de la population de la CC.

Une solution quelque peu exotique à ce problème peut être suggérée : le « cyclocable » ou « remonte-pente à vélos »⁴⁹.

En service depuis 1993 dans la ville de Trondheim (Norvège), ce système sûr (aucun accident n’a été enregistré durant les vingt ans qu’il fonctionne) et robuste (opérationnel même durant les hivers norvégiens), repose sur le principe tout simple d’un sabot pousseur (« pédale ») et d’un câble. Le cycliste prend appui avec son pied sur le sabot qui se trouve au départ de la pente. Il est ensuite tracté à une vitesse de 6 à 7 km/h avec son vélo grâce au câble par un mécanisme électrique. Arrivé en haut, le sabot se rétracte automatiquement sous la chaussée et rejoint le départ par un conduit souterrain.



⁴⁹ www.consoglobe.com

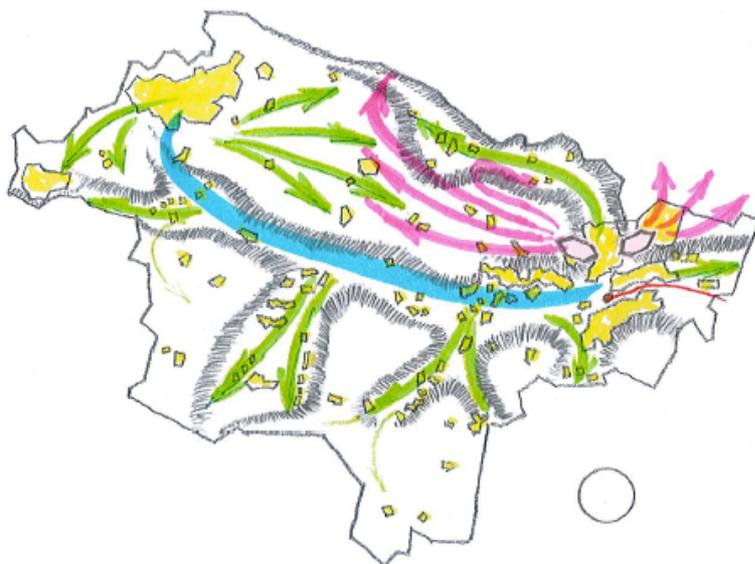
Adapté à des pentes de l'ordre de 20%, il donne pleine satisfaction à ses utilisateurs (même les enfants) qui ne sont pas tous cyclistes : aussi bien des adeptes de la trottinette que des mamans avec poussette ou de simples piétons se tenant en équilibre sur le sabot pousseur se laissent tenter par cette opportunité d'effectuer une montée sans effort.



<http://lorraineblog.skyrock.com>

L'installation de tels dispositifs, l'un à Chevreuse vers *Les Hauts de Chevreuse*, l'autre à Saint-Remy-lès-Chevreuse vers *Le Plateau de Beauplan* désenclaverait ces deux quartiers totalisant plus de deux mille habitants et permettraient également une desserte alternative des communes de Saint-Forget, Saint-Lambert et Milon-la-Chapelle, ainsi qu'un accès aisé à vélo aux commerces et services de commune de Magny-les-Hameaux (9000 habitants) limitrophe à la CC.

Le schéma ci-dessous représente la variante « luxueuse » (bénéficiant de la double assistance mécanique au vélo — la ligne de bus et le cyclocable) du parti d'aménagement retenu.



**Une desserte cycliste
mécaniquement assistée
solidarisant un territoire à
deux niveaux**

- Bleu = ligne de bus
- Vert et rose = irrigation par le vélo (en rose l'ouverture via cyclocable)
- Le cercle a un rayon de 600 m
- La gare est figurée en rouge

Dans la configuration ainsi obtenue, tous les trajets depuis une station (haute ou basse) jusqu'à destination finale restent inférieurs à 5 km, soit une distance acceptable (une vingtaine de minutes à un rythme tranquille pour un cycliste peu entraîné) à condition que les dénivelés restent faibles, ce qui est le cas pour la grande majorité des destinations. De

plus, le cadre agréable et la bonne qualité (en termes de tracé, de profil, de sécurité, de lisibilité,...) du réseau cyclable —sous réserve de quelques traitements locaux et/ou d'envergure limitée dont la description détaillée sortirait du cadre du présent rapport— rendent d'autant plus crédible l'acceptabilité de cette proposition de **desserte cycliste mécaniquement assistée** par bus et cyclocable.

Notons qu'au cas où le recours au cyclocable apparaîtrait comme trop onéreux, une troisième variante de ce parti d'aménagement peut être proposée, consistant à prolonger la ligne de bus jusqu'à la « ville haute » de Saint-Remy-lès-Chevreuse (*Le Plateau de Beauplan*). Cependant, cette solution ne désenclaverait pas la « ville haute » de Chevreuse (*Les Hauts de Chevreuse*), qui ne serait accessible à vélo depuis le « niveau bas » de la CC qu'au prix de l'effort physique du dénivelé de 80 m ou d'un détour par le Mesnil-Saint-Denis (en bus), suivi d'un trajet cycliste confortable (sans dénivelé notable), mais relativement long (une dizaine de kilomètres).

Quelle que soit la variante retenue (avec ou sans cyclocable), la ligne de bus est dans tous les cas articulée à la gare de Saint-Remy-lès-Chevreuse, qui assure la liaison de la CC ainsi solidarisée avec les échelles territoriales supérieures.

Ce pôle d'échanges dispose d'espaces plutôt bien conçus (l'actuelle gare routière adjacente à la gare ferroviaire — cf. photos ci-dessous) pour accueillir le terminus de la nouvelle ligne de bus proposée.



Ce parti d'aménagement pourrait aussi utilement être complété par d'autres mesures visant à renforcer un « système vélo » s'inspirant du système automobile évoqué par Gabriel Dupuy [Dupuy, 1999] : pour qu'un mode soit attractif, le matériel roulant et le réseau support du déplacement doivent être accompagnés d'une offre conséquente (et omniprésente) de services.

Dans le cas du vélo, outre les pistes cyclables de qualité et les bonnes conditions d'articulation avec d'autres modes (ferré et bus), ce sont notamment le gardiennage, la réparation, voire une offre de vélos en libre-service, qui pourraient faire l'objet de propositions d'appoint.

Par exemple, pourquoi ne pas envisager que chacune des quatre stations de la ligne de bus offre les services d'un réparateur de bicyclettes, qui assurerait également la location de matériel pendant la durée de la réparation ? Ce complément semble d'autant plus pertinent que la CC ne compte aujourd'hui qu'un seul point de vente et réparation de vélos (*Mesnil Cycles*)...

Enfin, de même que dans la proposition pour la Brie Boisée, le traitement des quatre stations devrait faire l'objet d'un soin tout particulier (confort, services) pour contribuer à l'attractivité du système. À titre anecdotique, on peut noter qu'il fut une époque où certaines communes membres de la CC Haute Vallée de Chevreuse semblent avoir cultivé une tradition des stations de bus multi-usages (cf. photos ci-dessous) :



offrant la protection contre la pluie et le vent, le confort d'un banc et les « services » d'une fontaine, d'un téléphone, d'une boîte à lettres et d'une corbeille à papier dont le couvercle fait office de petit plan de travail suffisant pour coller un timbre ou mettre un pli sous enveloppe, cette petite station située à Saint-Lambert se présente, toutes proportions gardées, comme une version compacte et simplifiée d'un « point multiservices ». Aujourd'hui, la fontaine et le téléphone sont hors d'usage et la boîte à lettres désaffectée, mais en son temps, cette configuration devait être assez efficace.

Point intéressant à noter (bien que sortant du cadre d'une approche n'abordant pas la question des pratiques effectives), le fait que la station soit insérée entre deux portes de garage et qu'un véhicule stationne juste devant (cf. photos) illustre, si besoin est, le rapport des habitants de la CC au transport collectif et, par delà, le rapport de force actuel entre ce dernier et la voiture particulière.

- *CC Carnelle Pays de France : le fer assisté*

L'atout de la communauté de communes Carnelle Pays de France est indéniablement la présence massive du fer, avec des gares présentes sur cinq des dix communes membres. C'est donc autour de ce mode —dont la ligne fait office d'épine dorsale structurante— que s'articule la proposition de mise en compatibilité de ce territoire avec les principes du TOD.

Sans être pléthorique, l'offre de transport ferré (un train par heure et par sens en heure creuse, deux —parfois trois— en heure de pointe) reste suffisante pour permettre une solidarisation du système socio-économique de la CC. Le principal obstacle tient à l'absence d'articulation entre les gares et leurs zones de chalandise, les secondes tournant le dos aux premières dans la plupart des cas.

L'enjeu de la proposition est de tisser des liens entre les gares et le territoire de la CC, en sachant que, compte tenu d'une forme urbaine très moyennement compatible avec les principes du TOD, ces liens concernent différentes échelles. Cette nécessité de raisonner à plusieurs échelles résulte de l'impossibilité d'atténuer les effets d'une compacité déficiente (au prisme du TOD) vis-à-vis des gares sans faire appel à plusieurs modes : si certains liens peuvent être confortés par une mise en conformité des itinéraires piétons avec les « cinq critères de luxe » de la grille d'analyse retenue, d'autres, sortant du domaine de pertinence de la marche, passeront par l'amélioration du système vélo, d'autres encore —là où le vélo est inopérant— par une offre de transport collectif complémentaire au mode ferré. La compacité globalement mitigée, parfois défavorable, nécessite ainsi une réflexion sur la manière de concilier au mieux, d'une part, les exigences des modes complémentaires (collectifs et actifs) qui devront nécessairement être mobilisés et, d'autre part, une solidarisation du système territorial au moyen d'une alternative crédible à la voiture particulière sans que les coûts d'investissement et d'exploitation ne soient exorbitants.

Le traitement proposé consiste donc en une offre confortée (tout en restant réaliste) de l'ensemble de ces modes articulés entre eux. C'est la manière de concrétiser cette articulation qui fait l'objet de la présente proposition.

Selon un ordre descendant (du plus lointain au plus proche des gares), le premier élément du système de liaison des gares avec le territoire de la CC est un transport collectif, résolument pensé en complémentarité avec le mode ferré, sous forme de bus-navettes assurant le rabattement vers les gares et l'irrigation du territoire à partir de ces dernières.

Son domaine de pertinence est défini « en négatif » par rapport à celui du vélo qui — compte tenu des distances entre les zones bâties et les gares— pourrait, en première analyse, apparaître comme le mode complémentaire idéal du train. Tel n'est cependant pas le cas, notamment en raison du relief ou d'effets de coupure. Ainsi, les zones bâties de Noisy-sur-Oise, de Baillon (sur la commune d'Asnières-sur-Oise), de Maffliers, de Saint-Martin-du-Tertre et même de Viarmes, bien que toutes situées dans une zone de chalandise cyclable (rayon de 5 km) d'une gare, présentent par rapport à cette dernière une différence d'altitude incompatible avec la pratique du vélo utilitaire (par exemple, le dénivelé atteint 70 m entre le centre-ville et la gare de Viarmes, une cinquantaine de mètres entre le centre-ville de Maffliers et la gare de Montsoul-Maffliers, près de cent mètres entre Baillon et la gare de Viarmes). La zone commerciale (Truffaut, Domexpo, Courtepaille) au Sud-Est de Baillet-en-France est, quant à elle, séparée du reste de la commune par la barrière —

infranchissable pour le cycliste— de la D301, une « deux fois deux voies » de type autoroutier.

Le recours au transport collectif est également justifié lorsque la zone de chalandise de ses stations pourrait couvrir une population suffisamment importante pour assurer un taux de remplissage conséquent (la présence de deux ou trois stations au sein de la zone bâtie principale de Viarmes et d'une ou deux stations sur celle d'Asnières-sur-Oise serait, de ce point de vue, pertinente), ou pour desservir un point remarquable (correspondant par exemple à un élément d'offre — commerciale, d'activité, de service— susceptible de générer des déplacements depuis les autres communes de la CC), comme le centre médical Fernand Besançon sur la commune de Saint-Martin-du-Tertre ou l'abbaye de Royaumont sur celle d'Asnières-sur-Oise.

Compte tenu de ce qui précède, quatre lignes de bus-navette sont proposées :

- une (5 km) reliant la gare de Viarmes à Baillon, desservant au passage le Sud, le centre et le Nord de la zone bâtie de Viarmes, ainsi que l'abbaye de Royaumont ;

- une (5 km) reliant cette même gare à Noisy-sur-Oise en passant par la partie Ouest de la zone bâtie de Viarmes et celle, attenante, d'Asnières-sur-Oise ;

- une (4 km) desservant Saint-Martin-du-Tertre et son centre médical à partir de la gare de Belloy-Saint Martin ;

- une (4,5 km) reliant la gare de Montsoul-Maffliers à la zone commerciale de Baillet-en-France au Sud-Est, d'une part, aux espaces bâtis de Monsoult et de Maffliers au Nord-Ouest, d'autre part.

Eu égard à leur vocation à « faire le lien » entre les territoires concernés et le mode ferré, les bus-navettes projetés doivent circuler selon des horaires rigoureusement calqués sur ceux des arrivées des trains en gare. Pour être crédible, le système doit être conçu de manière à minimiser le temps de la correspondance bus/train, ce qui signifie que le véhicule arrive à proximité immédiate des quais (ce qui nécessite des aménagements facilitant l'accès des bus vers les gares et permettant leur stationnement juste en face de l'entrée) et ce, deux à trois minutes avant l'entrée en gare de chaque train, et qu'il en reparte deux minutes après le départ de ce dernier. Pour éviter aux usagers le stress d'une possible file d'attente en gare (alors que l'arrivée du train est imminente) pour l'achat du titre de transport, ce dernier pourrait être proposé à la vente (sur la base d'un accord avec la SNCF) par le conducteur du véhicule et/ou aux stations de bus (bénéficiant par ailleurs d'un traitement « luxueux » selon une logique analogue à celle des suggestions pour la Brie Boisée et la Haute Vallée de Chevreuse), dont le bouquet de services serait complété par un distributeur automatique de billets SNCF — une manière pour les usagers de valoriser leur temps d'attente.

Outre leur rôle d'allié indispensable du mode ferré, les bus-navettes contribuent à la solidarisation des territoires intra-communaux (notamment lorsque la zone bâtie est étendue, comme à Viarmes) et supra-communaux (Viarmes—Noisy-sur-Oise, Viarmes—Asnières-sur-Oise, Mafflier—Montsourt—Baillet-en-France). Cette vocation à desservir plus finement le territoire justifie des interstations moins longues (environ tous les kilomètres, soit entre trois et cinq interstations par ligne, suivant le cas) que dans les propositions pour la Brie Boisée et la Haute Vallée de Chevreuse. Il n'est donc guère réaliste d'espérer des vitesses moyennes d'exploitation supérieures à 30 km/h. Les temps de parcours des lignes « de bout en bout » restent cependant acceptables : une dizaine de minutes pour les plus longues d'entre elles. Il devrait donc être possible à une navette d'effectuer un aller-retour dans le laps de temps séparant deux arrivées successives, à une gare, d'un train en provenance d'une direction, même en heure de pointe. Pour tenir compte des deux sens de circulation du train, ce sont deux bus-navettes qu'il faudrait prévoir pour chaque ligne, soit, pour les quatre lignes projetées, un total de huit bus (quatre en heure creuse) pour les 21 000 habitants de la CC (à comparer aux quatre bus —deux en heure creuse— prévus par le projet de la Brie Boisée, dont la population s'élève à 8000).

Le rôle du vélo est de conforter la cohésion « gares/territoires » dans les cas où la solution des bus-navettes n'a pas été retenue. Il s'agit de : Baillet-en-France, qui présente une zone bâtie dont l'extrémité la plus éloignée de la gare de Montsourt-Maffliers est à moins de 3 km de cette dernière, via un tracé cyclable à faible dénivelé ; Belloy-en-France, avec sa zone bâtie relativement compacte et dont le centre est à 1,5 km de la gare de Belloy-Saint-Martin ; Villaines-Sous-Bois, à la charnière des domaines de pertinence du vélo et de la marche (moins de 1 km entre le centre de sa zone bâtie et la gare). Dans aucun des trois cas, les visites in situ n'ont mis en évidence d'incompatibilités flagrante des infrastructures existantes avec une pratique utilitaire du vélo. Des aménagements locaux (dont la description détaillée sortirait du cadre de cette étude) seraient néanmoins à prévoir, notamment pour améliorer la sécurité et la lisibilité des cheminements cyclistes.

Un traitement adéquat des cheminements piétons dans le rayon des 600 m de Calthorpe autour des gares —mais également autour des stations de bus-navettes projetées— vient parfaire l'offre de transport.

Outre les recommandations transversales relatives à la nécessité de perméabiliser les territoires aux piétons —ce qui est particulièrement vrai à Seugy, dont une grande part de l'espace bâti est certes situé dans la zone de chalandise piétonne de sa gare en dépit de la position excentrée de cette dernière, mais où le degré de détour est particulièrement important pour certains itinéraires (sur la photo ci-dessous à gauche, l'exemple d'un champ à contourner pour rejoindre la gare depuis le centre-ville)—, une configuration plus soignée et plus confortable des abords des gares (Seugy, photo au centre) et des équipements des

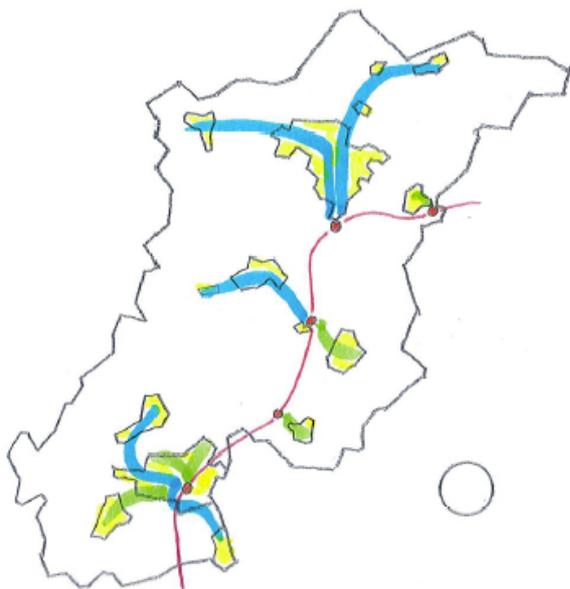
quais (photo de droite) pourrait également contribuer à augmenter l'attractivité du mode ferré.



Un traitement approprié pour remédier aux déficiences des cheminements vers les gares en termes de lisibilité (l'absence de signalisation est flagrante à Viarmes : la très discrète flèche de la photo de gauche n'apparaît qu'en hiver avec la chute des feuilles, la mention « rue de la gare » de la photo au centre est l'unique indice permettant de deviner que l'on marche vers la gare, rien ne permet de deviner que la venelle de la photo de droite mène à la gare) et de confort (trottoirs, revêtement,...) est également à prévoir.



Une fois mis en cohérence, tous les éléments relatifs aux bus-navette, au mode cycliste et à la marche à pied qui viennent d'être rapidement évoqués (et qui ne sont qu'un échantillon d'aspects abordés lors du travail de terrain), forment un **système de transport fondé sur le fer assisté par une combinaison de modes actifs et collectifs**. Cette offre doit permettre d'atténuer les effets indésirables d'une compacité ne répondant que partiellement aux exigences du TOD en assurant la cohésion du territoire « en arête de poisson » (de part et d'autre de la ligne de chemin de fer) de cette communauté de communes. Ce système est schématisé sur le croquis ci-dessous.



Le fer assisté par les modes collectifs et actifs solidarisant un territoire en arête de poisson

Bleu = les 4 lignes de bus

Vert = irrigation via mode vélo

Le cercle a un rayon de 600 m

Les gares sont figurées en rouge

Notons qu'à la différence des deux autres cas étudiés dans ce rapport, la question de la liaison de la communauté de communes Carnelle Pays de France avec les échelles territoriales supérieures ne se pose pas, celle-ci étant réalisée *de facto* grâce à la ligne ferrée qui la traverse de part en part. Une bonne articulation du territoire de la CC avec ses cinq gares renforce par la même occasion ce lien avec l'extérieur.

Afin de rendre ce dispositif encore plus efficace en tant qu'alternative crédible à l'automobile, des compléments à ce schéma de base (qui ne fait évidemment pas apparaître la richesse des possibilités de traitements locaux liés à la mise en conformité avec les principes TOD des itinéraires *via* modes actifs vers les gares) sont envisageables.

Par exemple, des éléments d'offre de « système vélo » (à l'image de la proposition pour la Haute Vallée de Chevreuse) pourraient être mis à disposition aux gares desservant les communes ne bénéficiant pas d'un bus-navette : service de gardiennage de vélos à l'attention des usagers montant dans le train (le matériel SNCF n'étant pas adapté à l'embarquement des bicyclettes), vélos en libre service à l'attention de ceux qui en descendent.

À titre d'illustration du fonctionnement de ce système, un rapide calcul permet d'estimer à 35 minutes le temps nécessaire (comprenant 3 minutes de marche à pied et d'attente au départ et un temps de correspondance bus/train de 2 minutes) *via* la succession « marche à pied — bus — train — vélo » pour effectuer le trajet de 17 km entre les deux zones bâties les plus éloignées l'une de l'autre (Baillon au Nord-Est, Baillet-en-Fance au Sud-Ouest).

2.3 CONCLUSION

Parmi les résultats que cette lecture du périurbain au prisme d'une grille d'analyse inspirée des principes du TOD a permis de mettre en évidence, le constat de la « **similarité dans la diversité** » mérite d'être souligné.

Similarité, car dans les trois cas apparaît très nettement la nécessité d'une mutualisation des ressources : dans le périurbain étudié, penser le TOD n'a de sens qu'au sein d'une organisation intercommunale. À cet égard, le choix initial d'aborder ces espaces par le biais de l'échelle territoriale supracommunale apparaît *a posteriori* comme pertinent, la CC étant dotée d'une certaine autonomie pour la plupart des besoins « au quotidien » de ses habitants, condition de « soutenabilité » souvent citée par nombre d'auteurs.

Diversité, tant les situations rencontrées sont contrastées : la spécificité de chaque CC, de chaque commune, de chaque recoin des lieux arpentés, interroge la pertinence de cette catégorie désignée par l'expression « périurbain ». Plus que **du** périurbain, il conviendrait de parler **des** périurbains, possédant chacun des caractéristiques propres et invitant à un exercice de taxinomie.

Un autre résultat que suggère le diagnostic est que contrairement à une idée largement répandue selon laquelle les espaces périurbains seraient impraticables autrement qu'en voiture particulière, il s'avère que ces espaces **possèdent des atouts suffisants pour que leur mise en compatibilité avec les principes du TOD soit envisageable** au moyen d'un traitement spatial et fonctionnel faisant appel à des savoirs, techniques et savoir-faire traditionnels et éprouvés. Le passage du périurbain à la « TOD compatibilité » ne nécessite ni intervention lourde sur la forme urbaine (répartition spatiale des densités et des usages, dont la transformation concerne des échelles temporelles non abordées dans le cadre de cette étude), ni recours à des technologies nouvelles et potentiellement fragiles. De ce point de vue, les recommandations proposées se veulent robustes.

Mais une question —essentielle— demeure : **dans quelle mesure ces recommandations sont-elles réalistes ?**

Ce dernier terme renvoie à deux questions distinctes (bien que liées) :

- celle de l'appropriation effective de ces propositions de bouquets d'offres par les habitants au travers de changements de comportements significatifs;
- celle de la faisabilité économique de ces propositions.

Si la question du **changement des comportements** n'a pas été traitée dans cette section, c'est que le choix a été fait de s'attacher à vérifier si (ou dans quelle mesure) le périurbain est un territoire viable sans le recours à la voiture particulière. Cela étant, la question s'est toujours posée implicitement tout au long du développement. D'ailleurs, la logique sous-jacente aux trois partis d'aménagement proposés est qu'une multiplication

d'éléments complémentaires susceptibles d'améliorer, même à la marge, le fonctionnement du système alternatif à la voiture, n'est pas un luxe : le potentiel d'un tel dispositif tient à l'accumulation de détails œuvrant tous dans le même sens avec, possiblement, l'existence d'un « seuil » à partir duquel les comportements changent, c'est-à-dire que le report modal commence à se produire. Ce présupposé de la transformation des pratiques effectives par l'offre — reposant sur la conjecture qu'une amélioration substantielle de cette dernière est à même de modifier les comportements⁵⁰ — est certes encore fragile, en dépit de nombreux travaux (notamment en lien avec les TOD) dont les résultats ne font que commencer à apporter des arguments en faveur d'un discours allant dans ce sens. Une récente tentative de quantification de l'impact de la régularité (donc d'un élément d'offre parmi d'autres) sur la demande et la qualité de service des bus urbains [Llora Rius, 2014] relève de cette problématique de l'existence d'un lien dialectique entre équipements et usages : équipements comme expression des usages, usages induits par des équipements.

Dans l'attente de résultats davantage confortés, nous défendons l'idée qu'indépendamment de la propension des habitants à se saisir —ou non— d'opportunités qui leurs sont offertes, le rôle du chercheur en urbanisme est de s'interroger sur la praticabilité des espaces sans l'automobile et, dans une optique d'orientation vers l'action, sur les aménagements qui pourraient être proposés pour favoriser cette praticabilité. En d'autres termes, l'approche par l'offre comme **élément de réflexion** prospective sur la transition vers une société post-carbone est, selon nous, pertinente.

Mener une telle réflexion est peut-être plus urgent qu'on ne veut l'admettre, si l'on en croit les analyses (fondées exclusivement sur des données officielles) de Jean-Marc Jancovici, qui conclut sans appel à l'impossibilité de la perpétuation des pratiques de mobilité actuelles [Jancovici, 2013]. Dans cette perspective, le développement (à marche forcée ?) d'une offre alternative à l'automobile n'en est que plus justifié, même dans l'éventualité où, dans un premier temps, les habitants ne s'en saisiraient pas (ou seulement de façon marginale) par un changement radical de leurs pratiques. Si, comme le pense Jancovici, la mobilité motorisée individuelle est condamnée à disparaître à l'horizon d'une ou deux décennies faute de ressources, les comportements suivront de toute façon,

⁵⁰ Il faut bien reconnaître que pour un chercheur en SHS, l'approche par l'offre indépendamment de la demande est un terrain miné : lorsqu'il s'y aventure, il est immédiatement suspecté d'être un adepte du déterminisme comportemental. Un tel jugement est à notre avis exagéré : s'il serait effectivement excessif de prétendre qu'un agencement d'espaces induit mécaniquement certains types de comportements, il n'en reste pas moins vrai que chaque parti d'aménagement ouvre un champ des possibles (ou un « champ des faciles ») spécifique, en facilitant certaines pratiques au détriment d'autres. Une pratique facilitée ne signifie pas qu'elle deviendra effective : pour cela, bien d'autres facteurs entrent en ligne de compte. Ce n'est pas parce qu'un passage souterrain pour piétons est percé sous une voie à grande circulation (afin d'en atténuer l'effet coupure) que ce passage sera utilisé ; beaucoup d'exemples montrent d'ailleurs le contraire. Mais il est toujours utile d'essayer de comprendre pourquoi il n'est pas utilisé. Sans compter que le fait qu'il ne soit pas n'enlève rien à son potentiel de l'être un jour. C'est à l'identification de l'ensemble de tels potentiels que s'attache une approche par l'offre, sans présupposer des usages réels à un instant donné.

contraints et forcés. Il vaut alors mieux être prêt pour le jour où la pénurie arrivera. Une préparation par l'aménagement à la transition énergétique est un moyen, parmi d'autres, de rendre cette dernière moins douloureuse. Et compte tenu de l'importance des enjeux, des options plus radicales et plus ambitieuses que celles —de portée somme toute limitée— des trois partis d'aménagement proposés dans le cadre de ce rapport, pourraient devenir envisageables, même celles passant pour être les plus utopiques. Pour reprendre les termes du regretté Marc Wiel à propos du modèle de la Ville creuse de Jean-Louis Maupu, "*[...] la ville automobile peut être, dans peu de temps, considérée comme condamnée. [...]. Dans ce cas, nous ne pouvons pas dire quelle nouvelle forme de la ville va lui succéder. Ce ne sera pas obligatoirement un retour sur des formes passées. Nous savons le temps qu'il faut pour freiner un navire bien lancé, il en est de même pour le système urbain. Tous les moyens sont donc bons pour rechercher de nouvelles idées [...]. C'est l'intérêt du modèle utopique*" [Maupu, 2006].

Liée à la précédente, la seconde question —celle du **coût des aménagements** alternatifs proposés— mérite au moins d'être soulevée en conclusion, à défaut de l'avoir été dans le courant du développement qui, en l'absence de toute considération économique, risque de passer pour un exercice de style déconnecté des réalités et quelque peu naïf. **L'investissement nécessaire pour la mise en œuvre des partis d'aménagement proposés dans le cadre de cette étude est-il excessif ?**

Deux manières de répondre à cette question sont avancées.

La première consiste à relativiser le montant de cet investissement en le mettant en rapport avec le budget annuellement alloué par les ménages à leur automobile. Sans prétendre nous livrer à une analyse économique rigoureuse, notre propos n'est que de donner quelques ordres de grandeur calculés à partir de chiffres réels. Avec un taux de motorisation moyen d'environ 600 véhicules pour 1000 habitants (moyenne française), un prix à l'achat de la voiture particulière de 10 000 € et une durée d'amortissement de 10 ans, les 54 000 habitants des trois communautés de communes étudiées (8000 + 25000 + 21000) consacrent à l'achat de leur matériel roulant un montant annuel de 32 M€, ce chiffre ne prenant pas en compte le coût d'exploitation — assurance, entretien et carburant. A titre d'exemple, dans le scénario d'aménagement « orienté TOD » imaginé pour la CC de la Brie Boisée, l'achat des quatre bus nécessaires pour assurer, en heure de pointe, une fréquence de desserte de 6 bus/heure représente une dépense de 1 M€ (ou 100 000 €/an si l'on suppose une durée d'amortissement de 10 ans), soit **2% de l'investissement des ménages** de la Brie Boisée dans l'acquisition de leur(s) voiture(s) particulière(s). Les coûts d'exploitation de ces quatre bus (salaire des chauffeurs, entretien, carburant,...) sont eux aussi à mettre en rapport avec le coût d'exploitation du parc de quatre ou cinq mille automobiles qui équipent les 8000 personnes habitant ce territoire.

À la lumière de ces ordres de grandeur, le prix à payer pour une mise en compatibilité du périurbain avec les principes du TOD est-il vraiment excessif ? La question ne relèverait-elle pas simplement des choix individuels d'allocation des ressources ?

La seconde réponse consiste à considérer ce coût comme un investissement d'avenir : la préparation à cette « transition sans douleur vers la société post-carbone » évoquée plus haut a un coût, qu'il convient de relativiser en le mettant en rapport avec les risques encourus par nos sociétés si elles tardent à remettre en cause des modes de vie fortement consommateurs en ressources (énergie, espace).

Si Jancovici s'attache à mettre en exergue ces risques, notre intention était de montrer, au travers de cette étude, que des solutions existent : même les espaces périurbains, qui passent pour être totalement dépendants de l'automobile, ont le potentiel de devenir « TOD compatibles », c'est-à-dire praticables sans recours à cette dernière tout en préservant un niveau de confort acceptable. Certes, la réalisation de certaines infrastructures doit pour cela être consentie.

C'est au chercheur qu'il appartient d'attirer l'attention non seulement sur les **risques**, mais également sur les **moyens d'action** disponibles et leurs coûts. C'est au décideur qu'il appartient de mettre en regard ces risques et ces coûts pour prendre une décision.

Trop chère, la mise en compatibilité du périurbain avec les principes du TOD ?

Peut-être.

Le coût d'investissement pour construire une digue apparaît toujours excessif.

Mais seulement avant l'inondation...

3. CONCLUSION

Le faible usage persistant des transports collectifs dans le périurbain tient à une accumulation de facteurs défavorables par rapport au mode automobile. Les discours des habitants montrent parfaitement comment un certain nombre de rigidités des réseaux actuels, du reste bien connues (tracés inadaptés, fréquences trop faibles, heures creuses trop étendues, difficultés d'accès à une station de RER, etc.), les rendent difficilement compatibles avec l'organisation spatiale et temporelle des modes de vie. Nos enquêtes mettent aussi en évidence des facteurs défavorables plus subjectifs, relevant de la perception (ou l'image) qu'en ont les non-utilisateurs. Le déficit de connaissance des réseaux (tracé, horaires, fréquence) est également un frein à leur usage.

Si ce constat ne surprend pas, la principale originalité de ce chapitre est de soutenir que les transports en commun peuvent se développer dans le périurbain, et pas seulement sous la contrainte (restrictions sévères à l'usage de la voiture, forte hausse des carburants, etc.). Nos arguments s'appuient à la fois sur l'observation des modes de vie et le recueil des

avis des habitants, mais également sur une analyse très détaillée de la compatibilité des trois communautés de communes avec les principes du TOD.

Les modes de vie des périurbains, largement analysés dans les chapitres antérieurs, montrent en effet un ancrage croissant et une valorisation des pratiques du quotidien dans une échelle de proximité. La voiture n'en est que le support actuellement le plus pratique (mais pas sans inconvénient, notamment en matière de pénibilité), dans un contexte où l'urbanisation des pôles secondaires est surtout pensé pour l'automobile et où les communautés de communes, qui pourraient contribuer à ancrer encore plus certains déplacements dans la grande proximité, ne sont pas véritablement pensées pour cet usage (mais plutôt en tant que points qu'il s'agit de relier au réseau ferré).

Partant de ces constats, les perspectives pour les transports en commun périurbains s'inscrivent, selon nous, d'une part dans une logique de meilleure adaptation aux pratiques actuelles (notamment domicile-travail) à l'échelle des bassins de vie, et d'autre part dans une optique de renforcement de la part des mobilités de courte distance basée sur un redéploiement de certains motifs (achats, loisirs) à l'échelle des communautés de communes. Cette « mise en durabilité » exige un traitement différencié selon les territoires qui relève à la fois de l'organisation et des performances du transport public, nécessitant notamment une meilleure articulation avec les modes doux, et d'une action plus globale sur les formes urbaines dans les territoires des communautés de communes et l'articulation urbanisme-transport à cette échelle spatiale.

BIBLIOGRAPHIE

Berger, M., Aragau, C., & Rougé, L. (2014). Vers une maturité des territoires périurbains? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien. *EchoGéo*, (27).

Bonnin-Oliveira, S., Berger, M., Aragau, C., Rougé, L., Desbordes, F., Thouzellier, C., Jaillet, M. C. (2014). Les' pôles secondaires' dans la réorganisation des mobilités: Maturité et durabilité des espaces périurbains? *Vivre en ville hors des villes*. Synthèse de programme de recherche, 29-41.

Borie, A. ; Micheloni, P. ; Pinon, P. (1980). *Formes urbaines et sites de méandres*, GEFAU - CORDA

Borie, A. ; Micheloni, P. ; Pinon, P. (1984). *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*, GEFAU.

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press.

Cervero, R. (1996). *Mixed Land-Uses and Commuting : Evidence From The American Housing Survey*. *Transportation Research part A*, vol. 30, n°5, pp. 361-377.

Cervero, R., Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds : density, diversity and design, *Transportation research, Part D*, 2 (3), pp. 199-219.

Charmes, E. (2009). L'explosion périurbaine. *Etudes foncières*, (138), 25-36.

Charmes, E. (2007). Les Périurbains sont-ils anti-urbains? In *Les Annales de la recherche urbaine* (No. 102, pp. 7-18).

Dodier, R., Cailly, L., Gasnier, A., Madoré, F. (2012). *Habiter les espaces périurbains*. Presses universitaires de Rennes.

Dupuy, Gabriel (1999). *La dépendance automobile*, Economica, Paris.

Feildel, B., Bailleul, H., Laffont, G. H. (2014). Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains?. *Rech. Transp. Secur.*, 2014(2-3), 143-160.

Heran, F. (2011). *La ville morcelée*, Economica.

Heran, F. (coordinateur) (2011). *PORT-VERT A - Plusieurs Options de Rabattement ou transfert Vélo et Réseaux de Transport – Approche multi-aspects des diverses formules d'intermodalité*, rapport final du projet de recherche pour le GO n°2 du PREDIT 3, MEDAD.

Jancovici, J.-M. (2013). *Transition énergétique pour tous. Ce que les politiques n'osent pas vous dire*, Poches Odile Jacob.

L'Hostis, A. (coordinateur) (2009). *Concevoir la ville à partir des gares - Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail*, octobre.

Llora Rius, A. (2014). *Quantification de l'impact de la régularité sur la demande et la qualité de service des bus urbains*, projet de fin d'étude, Master Urbanisme et aménagement, spécialité Transport et Mobilité.

Mangin, D. (2008). *La ville passante*, Parenthèses, Projet urbain.

Maupu, J.-L. (2006). *La ville creuse pour un urbanisme durable. Nouvel agencement des circulations et des lieux*, L'Harmattan, collection « Villes et entreprises », Paris.

Panerai, P. ; Depaule, J.-C. (1980). Demorgon, M. ; Veyrenche, M. -*Eléments d'analyse urbaine*, AAM, Bruxelles.

Raulo, J.-C. (2013). *Le modèle de la ville creuse, de la théorie à la pratique. Etude sur sa faisabilité en France*, Mémoire 1ère année du Master Urbanisme et Aménagement, IUP, UPEC.

Renne, J. L., Wells, J. S. (2004). "Emerging European-style Planning in the USA: Transit-Oriented Development", *World Transport Policy & Practice*, vol. 10, n°2, pp. 12-25

Stransky, V. (2006). Les espaces des pôles d'échanges : de multiples composantes et des acceptions variées, pp. 80-95 in Menerault, P. (sous la direction de), Les pôles d'échanges - état des connaissances, enjeux et outils d'analyse, Lyon, CERTU.

Stransky V. (2011). Approche spatiale in : PORT-VERT B - Plusieurs Options de Rabattement ou transfert Vélo et Réseaux de Transport – Approche multi-aspects des diverses formules d'intermodalité, rapport final du projet de recherche pour le GO n°2 du PREDIT 3, MEDAD, pp. 3-34.

Stransky, V. (2011). Une méthode d'analyse spatiale des espaces piétons au service d'un urbanisme orienté vers le rail, Rech. Transp. Secur., n°27, pp. 178-199

Vivre en ville (2013). Retisser la ville. Leçons de cinq expériences de transit-oriented development, Québec, coll. "Outiller le Québec", 2013.

CONCLUSION GENERALE

La périurbanisation a été beaucoup critiquée au nom d'arguments financiers (coûts du raccordement aux réseaux de transport et d'énergie), environnementaux (consommation de terres agricoles et pratiques de mobilité des périurbains⁵¹), esthétiques (« laideur » des zones pavillonnaires populaires), et socio-politiques (logiques individualistes et recherche de l'entre-soi). Le regard est néanmoins en train de changer. Un nombre croissant de travaux empiriques proposent en effet un diagnostic plus équilibré du périurbain, voire franchement favorable au nom d'avantages qui concernent, notamment, les ressources agricoles (permettant d'envisager un système d'alimentation des métropoles en circuit court), la fourniture de services éco-systémiques et la redynamisation de petites communes. La réhabilitation de la périurbanisation et des périurbains procède également du constat d'un renouvellement des formes du peuplement et des modes de vie dans ces territoires, qui battent en brèche un certain nombre des critiques ayant alimenté le diagnostic d'incompatibilité entre les modes de vie des périurbains et le développement durable (Feildel et *al.*, 2014).

Sur la base d'un travail de collecte et d'analyses de données quantitatives et qualitatives auprès d'habitants de trois communautés de communes franciliennes, l'ambition de cette recherche a été de contribuer à éprouver le lien entre périurbanisation et durabilité à partir des pratiques de mobilité des habitants, dont l'analyse nous a permis d'alimenter toutefois bien plus qu'un simple diagnostic environnemental. Car l'entrée par la mobilité nous a servi à mener une réflexion sur les liens à l'automobile, les modes de vie, et enfin l'intensité et la qualité des relations que les habitants entretiennent avec les territoires (proches et plus lointains) et les autres habitants.

Réussir un croisement étroit entre approches quantitatives, basées sur des données publiques (Recensement et Enquête Globale de Transport) et d'autres, collectées par nos soins (*via* un questionnaire distribué dans les boîtes aux lettres), et entretiens auprès de ménages a constitué l'un des enjeux et restera pour nous l'une des grandes satisfactions de cette recherche. Au terme de cette aventure, le pari nous semble réussi et nous espérons que ce rapport, dont le souci constant est de mêler les analyses issues de ces différents matériaux, en est une bonne illustration. Les résultats quantitatifs font plus que donner une légitimité statistique à la parole des habitants, et les entretiens ne permettent pas seulement d'illustrer de façon plus concrète les résultats chiffrés. La confrontation des deux approches permet de dresser un portrait beaucoup plus solide et riche des dynamiques et modes de vie dans le périurbain francilien. Car si nos analyses concernent trois territoires forcément spécifiques, les fortes ressemblances observées ainsi que la grande convergence

⁵¹ En moyenne, un périurbain émet trois fois plus de CO² qu'un habitant du centre et de sa proche banlieue pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études car il utilise plus la voiture et parcourt une distance moyenne presque trois fois plus élevée.

avec d'autres terrains, notamment franciliens (Berger et *al.*, 2014), suggèrent que beaucoup de nos résultats ont une portée assez générale et rendent compte d'un certain nombre d'invariants de la périurbanisation autour des grandes villes françaises.

Au terme de cette recherche, il convient d'en donner les grands enseignements. L'idée n'est pas ici de proposer une synthèse des principaux résultats, que nous préférons présenter en tout début de ce rapport pour les lecteurs qui voudront en faire une lecture (très) condensée. Nous préférons insister en conclusion sur les défis de la mise en durabilité du périurbain pour l'action publique dans les domaines du transport et de l'aménagement. Selon nous, le principal enjeu porte sur la consolidation des déplacements de courte et moyenne distances et une progression des modes doux sur ces deux catégories. C'est finalement la question d'une meilleure coordination urbanisme-transport aux échelles locale et intermédiaire qui est posée, mais aussi celle des incitations au report modal. Nous pensons que cet objectif n'est pas irréaliste, notamment parce qu'il s'inscrit dans des tendances de long terme d'évolutions des modes de vie, et aussi parce qu'il répond à des attentes exprimées par les habitants. Enfin, les derniers mots de cette conclusion seront pour esquisser quelques questionnements et perspectives de recherche ouvertes par ce travail.

L'ENJEU DES DEPLACEMENTS DE COURTE ET MOYENNE DISTANCES

Le périurbain a longtemps été associé à l'idée d'éloignement (aux ressources du quotidien, et plus généralement à l'urbain). Or cette recherche, avec d'autres (Motte-Bamvol, 2008), met à jour les formes de proximité à l'œuvre et rend compte également, et c'est un point important, les logiques de leur construction dans le temps.

L'inscription spatiale des activités du quotidien révèle le poids de la commune de résidence, notamment pour les loisirs, certains achats et les services médicaux. Il ne s'agit pas de dire que toutes les activités qui pourraient être faites à l'échelle communale le sont effectivement : la demande de variété des produits, les questions de coûts, les aspects logistiques et bien d'autres facteurs entrent en ligne de compte. Toutefois, les ménages apprécient l'offre communale, et sont conscients que son maintien dépend aussi de leur comportement de consommation. Par ailleurs, la fréquentation des commerces, services et activités locales (sport, musique) participe de leur ancrage dans le territoire et de la construction de réseaux sociaux de proximité. Les espaces naturels sont également un élément très important de cette proximité. En revanche, le lieu d'emploi est en général celui qui éloigne le plus du territoire de résidence, et qui produit les plus longs déplacements (et aussi les plus pénibles).

Les bassins de la vie quotidienne des périurbains dessinent des archipels structurés par la commune de résidence et par quelques pôles situés à une dizaine de kilomètres. Paris et sa proche agglomération en sont la plupart du temps exclus (ou ne sont fréquentés que très occasionnellement), sauf lorsque l'emploi y est situé. Sinon, le centre de la métropole

est un territoire lointain, plutôt pénible d'accès (longueur des trajets, difficultés de stationnement) et qu'il n'est plus vraiment nécessaire de fréquenter, car désormais l'offre locale, y compris en matière de loisirs, s'est largement étoffée.

Cette recherche montre en effet comment la relation entre périurbanisation et proximité s'est construite au fil du temps, avec la densification de l'offre locale, mais aussi par rejet de certains lieux devenus trop grands, trop fréquentés (comme certains grands centres commerciaux). La prise en compte de ce temps long des relations formes urbaines-mobilité, mais aussi de la contribution de facteurs plus qualitatifs (comme les préférences pour certains lieux, certaines enseignes), gagneraient d'ailleurs à être mieux pris en compte dans la littérature scientifique.

CONFORTER ET DEVELOPPER LES DEPLACEMENTS DE COURTE DISTANCE A UNE ECHELLE INTER-COMMUNALE

Pour les pouvoirs publics, un enjeu fort se dessine donc autour de la consolidation et de l'accentuation du recours à la proximité dans les domaines des achats et services courants ainsi que des loisirs, qui permettrait aussi de renforcer les capacités de résilience du périurbain à une crise énergétique sévère. Nous excluons volontairement les déplacements domicile-travail de la réflexion, car même si l'emploi se développe dans les communes périurbaines, il semble illusoire de poursuivre l'objectif d'une meilleure adéquation à une échelle très locale. D'ailleurs les recensements montrent que les emplois qui se développent dans nos communes d'analyse sont occupés de façon croissante par des personnes qui résident hors du périmètre des communes et même des inter-communalités (Conti, 2012). Pour le travail, il semble en revanche, mais nos analyses restent embryonnaires sur ce point, qu'un développement du télétravail à domicile (un ou quelques jours par semaine), pour les emplois appropriés à ce type de pratique, serait plus efficace et serait probablement de nature à renforcer la polarisation des activités sur le local.

L'échelle des inter-communalités nous semble propice à la mise en place d'une offre plus étoffée de commerces, services et loisirs que chaque commune ne peut accueillir seule, et qui pourrait être de nature à augmenter les déplacements de très courte distance. Mais la seule augmentation de l'offre ne suffit pas. Il s'agit aussi pour les pouvoirs publics de faire basculer les déplacements inter-communaux déplacements vers les modes doux, par l'amélioration et la sécurisation des pistes cyclables et aussi par un développement et une meilleure organisation des transports en commun, visant à compléter la logique de rabattement vers les gares par une offre de desserte fine et flexible du territoire inter-communal. A cet égard, nos travaux proposent des pistes d'action très concrètes pour une mise en œuvre des principes du Transit Oriented Development (TOD) à l'échelle de chacune des trois inter-communalités.

COORDONNER URBANISME ET TRANSPORT A L'ECHELLE DES POLES SECONDAIRES

Il existe une force de rappel qui maintient les résidents dans un voisinage de leur commune, mais elle n'est pas liée au transport. C'est la taille des centres commerciaux, en particulier le gigantisme des très grandes zones, qui décourage les résidents, plutôt que des critères d'accessibilité ou de distance. Les centres commerciaux plus petits, qui se développent dans les interstices du territoire, sont plébiscités.

Il ne faudrait pas pour autant en conclure que les habitants des territoires enquêtés ont une préférence complète pour le local : les potentialités du territoire sont mises en concurrence, y compris pour les commerces de bouche locaux (boucheries et boulangerie par exemple), et si les « petits » centres commerciaux sont très appréciés, c'est autant pour la proximité que pour l'offre commerciale qu'on y trouve, ou l'assurance de trouver une place de stationnement plus rapidement et plus proche de l'entrée du magasin. La multiplication des centres commerciaux de moins grande taille est très efficace : ces centres maillent mieux le territoire, de manière à s'assurer des aires de chalandises. Cependant, la contrepartie est que ce développement de l'offre peut être utilisé pour une mise en concurrence territoriale, où les spécificités des enseignes et des magasins l'emportent sur des critères de proximité.

La meilleure structuration de cette offre territoriale, qui se développe à l'heure actuelle principalement de manière informelle, en dehors de tout plan d'aménagement concerté, nous apparaît donc comme un enjeu majeur. La rationalisation des déplacements peut nous sembler-il passer par l'établissement d'une certaine hiérarchie des services, de manière à limiter la transformation/évolution ?? spatiale de la structure des commerces et services, au gré de la concurrence, des opportunités foncières de développement de centres commerciaux, et de concurrence entre les enseignes de grande distribution. La question de l'organisation et de la desserte des grandes zones d'emploi (que sont d'ailleurs aussi les grands centres commerciaux) nous semble également tout à fait cruciale. Cette ambition d'un aménagement plus coordonné et plus cohérent se heurte toutefois au fait que le territoire dessiné par les pôles secondaires n'a pas de réalité politique.

LE REPORT MODAL : RENDRE COMPATIBLE LES MOBILITES DOUCES ET LES MODES DE VIE FLEXIBLES

Dans le périurbain, proximité spatiale ne rime avec modes doux que dans le périmètre communal. Hors de la commune, la voiture s'impose et ne cesse de gagner des parts de marché. Un habitant qui prend son automobile, dans le tissu périurbain de Carnelle, Chevreuse ou de la Brie Boisée, a de fait immédiatement un très grand nombre de destinations, y compris plus lointaines, qui s'offrent à lui : l'effort le plus important étant de prendre son automobile, et non de parcourir quelques kilomètres supplémentaires. La relative bonne performance du réseau joue même en défaveur de la proximité ; par exemple, une fois sur l'autoroute A4, l'ensemble des centres commerciaux devient

accessible facilement, d'autant plus que, nous l'avons montré, les habitants du périurbain possèdent un savoir-faire automobile qui leur permet de limiter les nuisances liées à l'automobile, dont le stationnement et les embouteillages.

L'automobilité périurbaine procède de facteurs multiples et bien connus, dont l'éclatement des lieux de destination, l'inadéquation des transports en commun, le manque et l'insécurité des itinéraires cyclables sur des trajets aux distances pourtant modérées. Cette recherche a aussi permis de montrer que le recours à l'automobile accompagne la revendication d'un mode de vie flexible dans ses destinations et ses horaires, et dont l'organisation est d'abord pensée et structurée à partir du lieu de domicile (faiblesse des pratiques de chaînage).

Nos enquêtes montrent malgré tout que l'automobilité et non l'automobile est valorisée par les périurbains, c'est-à-dire le service de mobilité rendu par la voiture et qui pour l'instant est sans équivalent. Ce service n'est toutefois pas sans contrepartie, les aspects financier et surtout écologique n'étant toutefois pas les plus importants pour l'instant pour les ménages : c'est plutôt la pénibilité qui est décriée. Dans le même temps, les transports en commun sont peu utilisés, mais nos enquêtes révèlent des attentes pour des services de transport collectifs mieux adaptés (trajets et horaires) et dans certains cas plus sûrs.

Le transport public ne fournira jamais le même service de mobilité que la voiture individuelle, néanmoins il nous semble que ces résultats montrent que des progrès sont attendus par les habitants de ces territoires et qu'ils pourraient en particulier permettre non seulement des reports modaux, notamment sur les trajets domicile-travail, mais également, en amont, favoriser une démotorisation partielle (passer de deux à une voiture) pour certains ménages. Enfin les solutions de partage de voiture ou de trajet (co-voiturage) ont probablement un potentiel important de développement, à condition là-aussi de privilégier des formes souples (co-voiturage dynamique, auto-stop de proximité par exemple) et non engageantes pour les individus, qui souhaitent conserver autonomie et flexibilité dans leur vie quotidienne. Les réseaux sociaux constitués localement nous sont apparus comme un des supports potentiellement favorables au développement de ces pratiques.

POUR CONTINUER LA REFLEXION...

Pour clore ce rapport, nous voudrions amorcer une réflexion sur deux évolutions susceptibles de venir perturber voire de déstabiliser la dynamique des modes de vie et des mobilités dont nous avons rendu compte. La première concerne la mise en place du réseau du Grand Paris, dont les nouvelles gares et lignes peuvent bouleverser assez profondément les stratégies résidentielles sur nos territoires, ainsi que la forme des bassins de vie de leurs habitants. La deuxième évolution a trait au développement de véhicules peu gourmands en énergie (véhicules électriques et hybrides, ou véhicules thermiques consommant 2 litres aux 100 km) qui pourraient, s'ils se démocratisent, figer le système actuel construit autour de

l'automobilité. Ce sont là deux pistes de recherche qui seront à explorer dans les prochaines années.

BIBLIOGRAPHIE

Berger, M., Aragau, C., Rougé, L. (2014). Vers une maturité des territoires périurbains? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien. *EchoGéo*, (27).

Conti, B. (2012). Dynamique de peuplement et de mobilité du périurbain francilien. Quels enseignements au regard de la durabilité urbaine ?, Master Urbanisme et Aménagement, Université Paris-Est. (Prix de la chaire Abertis France 2012, catégorie Master/PFE).

Feildel, B., Bailleul, H., Laffont, G. H. (2014). Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains?. *Rech. Transp. Secur.*, 2014(2-3), 143-160.

Motte-Baumvol, B. (2008). L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, (14), 149-164.

ANNEXES

ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE D'ENQUETE AUPRES DES MENAGES

RUBRIQUE A : VOTRE COMMUNE

Q1. Quel est le nom de votre commune ? _____

Q2. Est-ce que vous habitez ? Une maison Un appartement

Q3. Êtes-vous ? Propriétaire Locataire Autre

Q4. Avez-vous un jardin ou une cour ? Oui Non

Q5. Pourquoi êtes-vous venus vivre dans cette commune ? Vous pouvez cocher plusieurs réponses

A cause d'un changement familial

A cause d'un changement professionnel

Pour diminuer les temps de trajets domicile-travail

Pour devenir propriétaire

Pour avoir un logement plus adapté

Pour avoir un meilleur cadre de vie

Pour se rapprocher de la famille ou des amis

Pour se rapprocher du lieu où vous avez grandi

Vous avez toujours habité dans cette commune

Autre raison Précisez :

Q6. Depuis combien de temps habitez-vous dans cette commune ?

Moins d'un an 1 à 2 ans 3 à 5 ans Plus de 5 ans

Q7. Quelle était votre précédente commune d'habitation ? Nom _____ Département : _____

Q8. Combien de personnes au total vivent dans votre domicile actuel ?

___ adulte(s) et ___ enfant(s). Âge des enfants : _____

Q9. Où sont situés les établissements scolaires de vos enfants ? Si vous n'avez pas d'enfant, passez à la question suivante (Q10)

_____, _____, _____,

Q10. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi cette commune ? Vous pouvez cocher plusieurs réponses

Bon accès au lieu d'emploi

Proximité de la famille ou des amis

Proximité d'une gare RER ou SNCF

Proximité d'une autoroute

Proximité à Paris

Proximité des établissements scolaires

Qualité du cadre de vie

Présence de commerces et services

Présence d'équipements sportifs

Possibilités de se déplacer facilement à pied ou en vélo

Bonne desserte par les transports en commun

Proximité de la nature (forêt,...)

Autre raison Précisez :

Q.11. Envisagez-vous de changer de commune dans les cinq prochaines années ? Oui Non

Q.12. Si oui, pour quelle(s) raison(s) ? Si vous ne pensez pas changer de commune, passez à la question suivante (Q13)

- | | |
|--|--|
| Logement trop cher <input type="checkbox"/> | Changement professionnel <input type="checkbox"/> |
| Logement inadapté (trop petit, trop grand...) <input type="checkbox"/> | Commune trop isolée <input type="checkbox"/> |
| Trajets vers le travail trop longs <input type="checkbox"/> | Manque de commerces et services dans la commune <input type="checkbox"/> |
| Dépenses de transport trop élevées <input type="checkbox"/> | Manque d'activités dans la commune <input type="checkbox"/> |
| Mauvais accès aux transports en commun <input type="checkbox"/> | Mauvaise qualité du cadre de vie <input type="checkbox"/> |
| Changement familial <input type="checkbox"/> | Autre raison <input type="checkbox"/> Précisez : _____ |

RUBRIQUE B : VOS DEPLACEMENTS

Q13. Combien avez-vous ? De voitures ou camionnettes _____ De motos ou scooters _____ De vélos _____

Q14. Combien de personnes ont le permis de conduire à votre domicile ? _____

Q.15. Combien de kilomètres faites-vous par semaine (hors congés) en voiture, camionnette, moto ?

VOUS _____ VOTRE CONJOINT _____

Q.16. En général, est-ce que vous sortez de votre commune ?

Pendant la semaine	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>
Pendant le week-end	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>

Q17. Vous arrive-t-il, à vous ou à votre conjoint, d'aller à Paris ?

Pendant la semaine	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>
Pendant le week-end	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>
Pendant vos congés	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>

Q.18. En général, pour quelle(s) raison(s) allez-vous à Paris ? Vous pouvez cocher plusieurs réponses

Travail Loisirs Shopping Promenade Famille ou amis Raison médicale

Q19. Vous arrive-t-il, à vous ou à votre conjoint, de faire du co-voiturage, c'est-à-dire de partager, pendant un trajet, une voiture avec une personne extérieure à votre foyer (un voisin, un collègue, etc)

Pour aller travailler	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>
Pour emmener les enfants à l'école	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>
Pour emmener les enfants à une activité extrascolaire	Souvent <input type="checkbox"/>	Parfois <input type="checkbox"/>	Rarement ou jamais <input type="checkbox"/>

Pour aller faire les courses
jamais

Souvent

Parfois

Rarement ou

Pour une autre raison (Précisez) _____ Souvent Parfois Rarement ou jamais

Q.20. Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser moins votre véhicule ? Si vous n'avez pas de véhicule passez à la question suivante (Q21)

Forte hausse des carburants

Transports en commun mieux adaptés à nos trajets

Transports en commun mieux adaptés à nos horaires

Accès à un service de transport à la demande

Itinéraires vélo sécurisés vers les communes des environs

Amélioration des cheminements pour les piétons

Plus de commerces et services dans la commune

Possibilité de travailler certains jours à domicile

Autre raison Précisez : _____

Vous ne souhaitez ou ne pouvez pas utiliser moins votre véhicule

Q.21. Avez-vous modifié vos déplacements à cause de la hausse des carburants ? Vous pouvez cocher plusieurs réponses

Oui, nous roulons moins

Oui, nous faisons davantage de co-voiturage

Oui, nous utilisons davantage les transports en commun

Oui, nous utilisons un véhicule qui consomme moins

Oui, nous travaillons certains jours à la maison

Oui, nous faisons davantage de vélo ou de marche

Oui, nous avons supprimé certains déplacements

Autre changement Précisez : _____

Non, nous n'avons rien changé à nos déplacements

Q.22. Que pensez-vous faire si les carburants continuent d'augmenter ? Vous pouvez cocher plusieurs réponses

Ne rien changer à nos déplacements

Diminuer les dépenses pour les achats ou les loisirs

Rouler moins

Acheter un véhicule électrique ou hybride

Faire plus de co-voiturage

Chercher un emploi plus près

Déménager dans une autre commune

Acheter une moto ou un scooter

Prendre davantage les transports en commun

Faire plus de trajets à pied ou en vélo

Faire les courses plus près

Nous faire livrer les courses

Travailler plus souvent à domicile

Autre changement Précisez _____

RUBRIQUE C : VOS DEPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL

Si ni vous ni votre conjoint ne travaillez, merci de passer à la Rubrique D en page suivante

Q23. Dans quelle commune est situé votre principal lieu de travail et celui de votre conjoint ?

VOUS _____

VOTRE CONJOINT _____

Q24. En général, combien de temps mettez-vous pour aller travailler ?

VOUS _____

VOTRE CONJOINT _____

Q25. Quel principal moyen de transport utilisez-vous pour aller travailler ? Si vous utilisez plusieurs modes, indiquez celui qui vous prend le plus de temps

VOUS

- A pied
- En vélo
- En voiture
- En moto
- En transports en commun

VOTRE CONJOINT

- A pied
- En vélo
- En voiture
- En moto
- En transports en commun

Q26. Vous arrive-t-il de travailler chez vous pendant une journée entière ?

VOUS

- Au moins une fois par semaine
- Au moins une fois par mois
- Rarement ou jamais

VOTRE CONJOINT

- Au moins une fois par semaine
- Au moins une fois par mois
- Rarement ou jamais

RUBRIQUE D : VOS AUTRES DEPLACEMENTS

Q27. Citez les 2 communes dans lesquelles vous faites le plus souvent vos courses d'alimentation ? Votre commune peut faire partie de la liste

Nom de la commune 1 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Nom de la commune 2 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Q28. Vous arrive-t-il d'utiliser Internet pour faire vos courses d'alimentation ?

- Au moins une fois par semaine
- Au moins une fois par mois
- Rarement ou jamais

Q29. Citez les 2 communes dans lesquelles vous faites le plus souvent vos achats de vêtements et de bricolage ? Votre commune peut faire partie de la liste

Nom de la commune 1 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Nom de la commune 2 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Q.30. Citez les 2 communes dans lesquelles vous allez le plus souvent pour les loisirs (sport, musique, cinéma, promenade...)? Votre commune peut faire partie de la liste

Nom de la commune 1 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Nom de la commune 2 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Q.31. Citez les 2 communes dans lesquelles vous allez le plus souvent pour la pharmacie et le médecin ?

Votre commune peut faire partie de la liste

Nom de la commune 1 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Nom de la commune 2 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Q.32. Citez les 2 communes dans lesquelles vous allez le plus souvent pour voir vos amis ou votre famille ? Votre commune peut faire partie de la liste

Nom de la commune 1 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

Nom de la commune 2 _____

Principal moyen de transport utilisé A pied Vélo Voiture Moto Transports en commun

RUBRIQUE F : VOTRE AVIS

Q.33. Êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?

La voiture me permet de découvrir de nouveaux endroits

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

Je fais attention à mon budget carburant

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

J'aimerais que ma commune augmente un peu sa population pour accueillir davantage de commerces et services

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

J'habite à la campagne

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

S'il était moins cher, le véhicule électrique correspondrait à mes besoins

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

Mes conditions de déplacement se sont dégradées ces derniers mois

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

Là où je vis, j'ai facilement accès aux commerces et services dont j'ai besoin au quotidien

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

Je vis à proximité de mes amis et de ma famille

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

Je participe à la vie de ma commune (associations sportives, fêtes, etc.)

Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Plutôt pas d'accord Pas du tout d'accord

RUBRIQUE G : RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Q.34. Êtes-vous ? Un homme Une femme

Q.35. Avez-vous une connexion Internet au domicile ou sur votre téléphone ? Oui Non

Q.36. Quel est votre âge et celui de votre conjoint ?

VOUS

Moins de 30 ans
Entre 31 et 50 ans
Entre 51 et 64 ans
Plus de 65 ans

VOTRE CONJOINT

Moins de 30 ans
Entre 31 et 50 ans
Entre 51 et 64 ans
Plus de 65 ans

Q.37. Quelle est votre activité et celle de votre conjoint ?

VOUS

Chômeur ou sans activité
Etudiant
Retraité
En emploi Quel est votre emploi ?

VOTRE CONJOINT

Chômeur ou sans activité
Etudiant
Retraité
En emploi Quel est son emploi ?

SI VOUS ETES DISPONIBLE POUR UN ENTRETIEN SUR VOS HABITUDES DE DEPLACEMENT, MERCI D'INDIQUER VOTRE NUMERO DE TELEPHONE CI-DESSOUS. NOUS VOUS RECONTACTERONS RAPIDEMENT POUR FIXER UN RENDEZ-VOUS.

Numéro de téléphone _____

ANNEXE 2 : GRILLE D'ENTRETIEN AUPRES DES MENAGES

A. Biographie / Parcours résidentiel :

A1. Depuis combien de temps vivez-vous dans ce logement ?

A2. Où étiez-vous avant ?

A3. Parcours résidentiel préalable en particulier durant enfance et adolescence ?

A4. Qu'est-ce qui vous a fait venir / rester ici / dans le périurbain (ne pas utiliser le terme mais relancer sur les sensibilités aux différents espaces résidentiels ; explorer l'opérationnalité de la catégorie « périurbain » dans les représentations) ?

A5. Si quelqu'un vous demandait conseil avant de s'installer, que lui diriez-vous ?

A6. Depuis que vous êtes arrivé, avez-vous vu des évolutions ?

A7. Si c'était à refaire ? Vous auriez la même stratégie de localisation ou vous auriez choisi une autre commune, une autre maison, etc

A8. Est-ce que vous envisagez de déménager ? [tester le court et moyen terme mais aussi le long terme pour problématique du vieillissement]

[Veiller à recueillir des éléments sur les territoires investis au plan identitaire : l'Ile-de-France, le département, la commune ?]

B. Mobilité quotidienne

B1. Pouvez-vous nous décrire une de vos journées type en semaine ? A quelle heure quittez-vous votre domicile ?

Tab vérif

Activité					
Créneau horaire					
Lieu					
Mode					
Chainé ou pas					

Faire attention dans relance / déplacements pour enfants, banque, santé afin de préciser le bassin de vies.

B2. Pouvez-vous nous décrire un week-end type ?

Tab vérif pour samedi

Activité					
Créneau horaire					
Lieu					
Mode					
Chainé ou pas					

Faire attention dans relance / déplacements pour enfants, banque, santé afin de préciser le bassin de vies.

Tab vérif pour samedi

Activité					
Créneau horaire					
Lieu					
Mode					
Chainé ou pas					

Faire attention dans relance / déplacements pour enfants, banque, santé afin de préciser le bassin de vies.

B3. Mobilité par activité :

Activité	Lieux	Mode	Fréquence	Utilisation TIC ?	Seul, en gr, accompagnant
Achats alim					
Achats shopping					
Santé					
Administratif / Banque					
Activité loisirs adulte (pas oublier nature, espace vert)					
Activité extra-scolaire (pas oublier nature, espace vert)					
Visites famille, amis (pas oublier nature, espace vert)					

A propos des lieux et des fréquences, renseigner la question de l'exclusivité/régularité ou du « zapping » territorial, des motifs du choix.

B4. Pouvez-vous nous dessiner votre espace de vie, les lieux qui sont importants pour vous ? [repenser à mettre une carte avec marges s'il veulent dépasser ? Se limiter aux pratiques] La mettre à la fin ?

B5. Est-ce qu'il y a eu des changements choisis ou subis dans les territoires que vous fréquentez depuis que vous vivez ici, des lieux nouveaux ou des lieux dont vous avez abandonnés la fréquentation ?

Etait-ce en lien avec un événement particulier ? [en relance, proposer : relocalisation emploi, départ des enfants, émergence d'une offre locale, dégradation des conditions d'accès]

C. Auto-organisation

C1. Vous arrive-t-il de co-voiturer ?

Si non, pourquoi ?

Si oui, régulier ou pas, avec qui, à quelle occasion ?

Qu'est-ce qui vous aiderait à le faire davantage ?

- Un local
- Une subvention
-

C2. Vous arrive-t-il de prêter ou d'emprunter un véhicule ? Avec qui, régulier, quelle occasion ?

C3. Au-delà de ces exemples, participez-vous ou connaissez-vous d'autres pratiques de rassemblement, de mise en commun pour faciliter la vie quotidienne ?

Avec qui ? Modalités ? Pour quels motifs ?

Y a-t-il des associations qui facilitent votre quotidien ?

C4. Y a-t-il des manifestations des événements localement auxquels vous participez ?

Dans la commune ? Lesquels ? Cette vie locale est importante pour vous ? Vous pensez qu'elle est spécifique à votre commune, qu'elle présente des particularités ?

C5. Avez-vous internet à la maison ? sur le téléphone ? Utilisez-vous internet pour organiser votre vie quotidienne ? A quelle fréquence ?

L'utilisez-vous par exemple :

- Pour éviter un déplacement : en vous faisant livrer, en effectuant une tâche à distance au lieu de vous rendre sur place ? Souvent ?
- Pour planifier un déplacement (attention à rester dans le quotidien) : préciser / définir lieu, itinéraire, mode, horaire ? Souvent ?
- Est-ce que vous pratiquez le télétravail (formel et / ou informel) ? Souvent ? Qu'en pensez-vous ? Quelles mesures d'accompagnement pourraient vous inciter à franchir le pas ? Connaissez-vous le principe des télécentres ?

C6. Est-ce que vous avez une marge de manœuvre dans le choix de vos horaires de travail ? Comment l'utilisez-vous ? Est-ce que ce serait utile pour vous d'avoir davantage de marge de manœuvre pour éventuellement décaler vos horaires d'aller et de retour vers le travail ? Qu'est-ce qui bloque ?

D. Scénario

D1. Les pouvoirs publics, comme pour les déchets et le tri sélectif, font des campagnes de communication sur les différents modes de transports, les comportements à adopter.

Pouvez-vous me citer un (ou plusieurs) message(s) qui a attiré votre attention ?

Par rapport à ce message, vous vous êtes dit que vous ne pouviez pas le mettre en œuvre, vous avez tenté de le mettre œuvre mais ça n'a pas fonctionné ou avez pu le mettre en œuvre ?

Quelles mesures des pouvoirs publics pourraient vous aider à modifier votre comportement ?

[si mention spontanée de messages faisant référence à l'offre de transport déployée par la puissance publique] : par rapport à ce message, cette information vous a été utile ?

[relancer sur la puissance publique locale si pas mentionnée]

Si enquêté n'en voit pas, proposer une liste de messages :

- Moins utiliser l'automobile
- Marcher, faire du vélo, c'est bon pour la santé
- Le prix de l'énergie ne va pas cesser d'augmenter
- Il faut acheter un véhicule électrique

Ces messages vous paraissent-ils plutôt destinés à d'autres personnes que vous ? Par exemple, des habitants des zones centrales ?

Est-ce que vous pensez que vous avez des pratiques « vertueuses » pour l'environnement qui diffèrent de celles mises en œuvre dans les centres-villes ?

D2. Si un choc pétrolier (5/6 € le litre) advenait, quelle stratégie adopteriez-vous / comment réagiriez-vous, qu'est-ce que ça changerait à votre quotidien ?

Par, exemple, si on l'applique à votre journée, type, comment réviseriez-vous votre journée type ?

[Réponse spontanée puis revenir journée type et l'entrée par activité.]

Distinguer court-moyen et long terme

Etre attentif au report vers le vélo et la marche pour eux-mêmes ou les autres membres du foyer.

Etre attentif au fait qu'ils peuvent économiser sur d'autres postes pour préserver leur mobilité dans son intégralité.